



Ежедневный мониторинг СМИ

28 МАРТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; В ХОДЕ ВИЗИТА ПРЕЗИДЕНТА РФ В КИРГИЗИЮ БУДЕТ ПОДПИСАН ПАКЕТ СОГЛАШЕНИЙ – УШАКОВ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ ДОПСУБСИДИИ НА 2,5 МЛРД РУБ. ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	6
РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; КАБМИН РФ В ЧЕТВЕРГ ОБСУДИТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ БОЛЕЕ 70 МЛРД РУБ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ	6
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РОССМОРРЕЧФЛОТ В МАЕ ОЖИДАЕТ ФИНАНСОВОГО ЗАКРЫТИЯ КОНЦЕССИИ ПО УГОЛЬНОМУ ТЕРМИНАЛУ ЛАВНА В МУРМАНСКЕ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ТАМАНЬ ПРОЙДЕТ ДОПЭКСПЕРТИЗУ ПОСЛЕ КОРРЕКТИРОВКИ МОДЕЛИ – РОССМОРРЕЧФЛОТ	7
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РОССМОРРЕЧФЛОТ ЗА ПЕРЕВОД ГРУЗОВ С АВТОТРАНСПОРТА НА РЕКУ, СОЗДАНИЕ ЗЕРНОВЫХ ТЛЦ.....	9
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.27; В РОССМОРРЕЧФЛОТЕ СОСТОЯЛИСЬ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТОВ ПО ОБРАЗОВАНИЮ, АДМИНИСТРАЦИЙ РЕЧНЫХ БАССЕЙНОВ И КАПИТАНОВ МОРСКИХ ПОРТОВ	9
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.27; «ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В 2018 ГОДУ, ЗАДАЧАХ НА 2019 ГОД И СРЕДНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2021 ГОДА»	10
ТАСС; 2019.03.27; ИТОГИ РАБОТЫ РЕГИОНОВ ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» ПОДВЕДУТ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ В ОКТЯБРЕ.....	10
ТАСС; 2019.03.27; ДОХОДЫ БЮДЖЕТА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019 ГОД УВЕЛИЧЕНЫ НА 7,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	11
ТАСС; 2019.03.27; ОКОЛО 75 КМ ДОРОГ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ И ПРИГОРОДЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ	11
ТАСС; 2019.03.27; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ РАЗВЯЗКИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ	12
ТАСС; 2019.03.27; НА РЕМОНТ АВТОДОРОГ В КОМИ НАПРАВЯТ ОКОЛО 11 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ	12
ТАСС; 2019.03.27; МОРДОВИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПО НАЦПРОЕКТУ 1,1 ТЫС. КМ ДОРОГ	13
ТАСС; 2019.03.27; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТРЕМОНТИРУЕТ БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ К 2024 Г.	14
ТАСС; 2019.03.27; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ СНИЗИТ ПОЧТИ ВТРОЕ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ ПО НАЦПРОЕКТУ К 2024 ГОДУ.....	14
ТАСС; 2019.03.27; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА.....	15
ТАСС; 2019.03.27; ОКОЛО 75 КМ ДОРОГ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ И ПРИГОРОДЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ	15
ТАСС; 2019.03.27; СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕВЯТИ МОСТОВ НА АВТОДОРОГЕ НАДЫМ – САЛЕХАРД НАЧАЛОСЬ НА ЯМАЛЕ	15

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; МЕДВЕДЕВ НАМЕРЕН ПРОВЕСТИ СЕРИЮ СОВЕЩАНИЙ ПО РАЗВИТИЮ СУБЪЕКТОВ РФ С НИЗКИМ УРОВНЕМ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ФЕДЕРАЛЬНЫХ КУРАТОРОВ НАЗНАЧАТ ДЕСЯТКУ САМЫХ ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ РОССИИ – ОРЕШКИН.....	17
ТАСС; 2019.03.27; ГОСДУМА ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ ЗАКОН О ДОСТУПНЫХ ДЕФИБРИЛЯТОРАХ ДО КОНЦА ГОДА	17
ТАСС; 2019.03.27; ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ СТАНЕТ КЛЮЧЕВОЙ ТЕМОЙ ПРОГРАММЫ АРКТИЧЕСКОГО ФОРУМА	17
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; К НАЗВАНИЮ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОБАВЛЕНО СЛОВО «КУЗБАСС» – УКАЗ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ЗАПУСК ЛОГОЦЕНТРА «ПОЧТЫ РОССИИ» И ВТБ В АЭРОПОРТУ ТОЛМАЧЕВО ОТЛОЖЕН НА КОНЕЦ 2020Г	18
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ НОВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»; ОНА МОЖЕТ НАЧАТЬ ОТСЛЕЖИВАТЬ МУСОРОВОЗЫ.....	19
ВЕДОМОСТИ; 2019.03.28; КАК ЗАСТАВИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ СОБЛЮДАТЬ ПДД; ЭКОНОМИСТ МАДИНА КУРМАНГАЛИЕВА О НЕЭФФЕКТИВНОСТИ УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	21
КОММЕРСАНТЬ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.03.28; «ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА БЫТЬ ГОТОВЫМ К ТОМУ, ЧТО НАМ НАЧНУТ СОЗДАВАТЬ ПРОБЛЕМЫ ИЗВНЕ»; ПРЕЗИДЕНТ «РОСТЕЛЕКОМА» МИХАИЛ ОСЕЕВСКИЙ О КОНСОЛИДАЦИИ TELE2, ФИЛЬТРАЦИИ ТРАФИКА И САНКЦИЯХ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.28; БЕЗ ГИБДД НОМЕР НЕ ПРОХОДИТ; ЗАКОН О ГОСРЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ ПРИДЕТСЯ ПОПРАВИТЬ	23
ВЕСТИ ФМ; САНЖИЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.03.27; ПАССАЖИР НА ОБОЧИНЕ: ПРАВА КЛИЕНТОВ ПРИ ПРОВЕРКАХ ТАКСИ.....	23
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.03.27; УМНЫЕ «ЗЕБРЫ»; КАК НОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПОМОЖЕТ СПАСАТЬ ЖИЗНИ ПЕШЕХОДОВ?.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.03.27; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ СЕРВИС МОМЕНТАЛЬНЫХ ВЫПЛАТ ВОДИТЕЛЯМ ТАКСИ.....	26
РЖД-ПАРТНЕР; БОРИСОВА ЕКАТЕРИНА; 2019.03.27; В 2018 Г. КИТАЙСКИМИ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМИ В ДВУСТОРОННЕМ СООБЩЕНИИ РОССИЯ-КИТАЙ БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО 32% ГРУЗОВ	27
ТАСС; 2019.03.27; НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОЯВЯТСЯ КОМПЛЕКСЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД	27
ТАСС; 2019.03.27; ДОРОГА К АЭРОПОРТУ «БАЙКАЛ» В УЛАН-УДЭ СТАЛА ФЕДЕРАЛЬНОЙ.....	28
ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.27; ПОЧТИ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА ЗАМЕНУ МОСТА НА ТРАССЕ «ЛЕНА» В ЯКУТИИ.....	28
РГ – СЕВЕРО-ЗАПАД; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.03.27; VOLGABUS НА МАРШРУТЕ; В ПЕТЕРБУРГЕ НА ЛИНИЮ ВЫШЛИ ПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ	28
ТАСС; 2019.03.27; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПРОИГРАЛИ «МЕТРОСТРОЮ» АПЕЛЛЯЦИЮ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЧЕТВЕРТОЙ ВЕТКИ	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.03.27; ЗА «ШАШЕЧКАМИ» ПРИСМОТРЯТ; НОВАЯ СИСТЕМА ПОМОЖЕТ СЛЕДИТЬ ЗА РАБОТОЙ ТАКСИСТОВ.....	29

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.03.27; ВЫБИРАЙ КОЛЕСА; КАРШЕРИНГ И ДРУГИЕ ПРОКАТНЫЕ СЕРВИСЫ В 2019 ГОДУ ЖДЕТ МАССА ИЗМЕНЕНИЙ	30
ТАСС; 2019.03.27; ШКОЛЬНИКОВ МОСКВЫ НАЧНУТ ОБУЧАТЬ ТЕХНОЛОГИЯМ УПРАВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО	30
ИА РБК-ПЕРМЬ; 2019.03.27; УЧАСТОК ТРАССЫ М-7 НА ПОДЪЕЗДЕ К ПЕРМИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 440 МЛН	31
КОММЕРСАНТЪ КУБАНЬ; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2019.03.27; КУБАНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРИНЯЛИ ЗАКОН «О ВНЕУЛИЧНОМ ТРАНСПОРТЕ»	31
ГТРК КАЛУГА; 2019.03.27; КАЛУЖСКИЕ ДЕПУТАТЫ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИНИЦИАТИВУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ «ЛИМИТА» СКОРОСТИ	32
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.03.27; АСВГК, «ПЛАТОН» И СИСТЕМА ДОПУСКА БУДУТ ОБСУЖДАТЬСЯ МОЭС В 2019 ГОДУ	32
РГ - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.03.27; ПАН ИЛИ ПРОПАН; АЛЬТЕРНАТИВОЙ ДОРОГОМУ БЕНЗИНУ В ЯКУТИИ СТАНЕТ ГАЗ	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИЯШКО РОМАН; 2019.03.27; В ПРОЕЗД В МАРШРУТКЕ В СТАВРОПОЛЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОПЛАТИТЬ НЕОБЫЧНЫМ СПОСОБОМ	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2019.03.28; В РФ ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ОБОРУДОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ КАМЕРАМИ	35
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.03.28; «СЕЙЧАС КОМПАНИЯ СТОИТ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ»; ЛЕЙЛА МАММЕДЗАДЕ О ДОЛГАХ И ПЛАНАХ ГРУППЫ FESCO	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; СЕРГЕЙ БЕЛОВ; 2019.03.26; БЕЗ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ЕГОРОВА; 2019.03.27; НАВЕДЕНИЕ МОСТОВ В ГОСУДАРСТВЕ ПОСТАВЛЕНО НА ПОТОК	40
ГУДОК; 2019.03.28; ЛЕВ КАДИК ; РАССТРОЙСТВО ОТ ТЯЖЕЛОВЕСОВ; УЧЕНЫЕ ИЗУЧИЛИ ВОЗДЕЙСТВИЕ СОСТАВОВ ПОВЫШЕННОЙ МАССЫ НА ПУТЬ	41
ГУДОК; С. ПЛЕТНЕВ; 2019.03.27; НОВЫЙ ВАГОН РОЖДАЕТСЯ В ТВЕРИ; ТРАНСМАШХОЛДИНГ И ФПК ПОЛНОСТЬЮ МЕНЯЮТ ФОРМАТ Пассажирских железнодорожных перевозок в стране	42
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ФАС НАШЛА ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ ТРАНСНЕФТИ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; КУРИРОВАТЬ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛДОРОГИ ДО ТУВИНСКОГО УГЛЯ БУДЕТ ОРЕШКИН	45
ТАСС; 2019.03.27; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПУТЕЙ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ	46
РИА НОВОСТИ; 2019.03.27; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЫ ПОМОЧЬ РЖД С ЗАПУСКОМ «ЛАСТОЧЕК»	46
ТАСС; 2019.03.27; МЖД ПЛАНИРУЕТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОКОЛО 450 КМ ПУТЕЙ В 2019 ГОДУ	47
ТАСС; 2019.03.27; РАСПИСАНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК ГОРЬКОВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНИТСЯ 30 И 31 МАРТА	47
РБК; 2019.03.27; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» В 2018 ГОДУ ВЫРОСЛА ПОЧТИ В ДВА РАЗА	48
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; Ж/Д ОПЕРАТОР RAILGO ПРИВЛЕК 17,3 МЛРД РУБ. У АЛЬФА-БАНКА НА ПОКУПКУ 8,2 ТЫС. ЦИСТЕРН	48

ПРАЙМ; 2019.03.27; «РОСАТОМ» БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О МОРСКИХ ПРОИСШЕСТВИЯХ НА СЕВМОРПУТИ.....	48
ТАСС; 2019.03.27; ДНО НАЧАЛИ УГЛУБЛЯТЬ У ПРИЧАЛОВ ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» В ПРИМОРЬЕ ДЛЯ СПУСКА НА ВОДУ БОЛЬШИХ СУДОВ	49
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.27; АЛЕКСЕЙ КЛЯВИН: НАС ЖДЕТ РОСТ ЦЕН НА ТОПЛИВО В АРИФМЕТИЧЕСКОЙ ПРОГРЕССИИ.....	49
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЖУРМАН ОЛЬГА; 2019.03.28; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ НАЧАЛСЯ СЕЗОН МОРСКИХ КРУИЗОВ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ НМТП БУДЕТ ВЫНЕСЕНА НА СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ТРАНСНЕФТИ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ – СЕО ПОРТА	51
ТАСС; 2019.03.27; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ ПОЧТИ 17 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОЗДОРОВЛЕНИЕ ВОЛГИ ДО 2024 ГОДА	52
ВЕДОМОСТИ; 2019.03.28; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ ЗАПУСТИТ УСЛУГУ ЭЛЕКТРОННОГО ПОСАДОЧНОГО ТАЛОНА.....	52
ВЕДОМОСТИ; ВОРОБЬЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.03.28; ГЕНДИРЕКТОР «ШЕРЕМЕТЬЕВО»: «РОССИЙСКИЕ ПАССАЖИРЫ ПРИСТРАСТНО ОЦЕНИВАЮТ НАШИ АЭРОПОРТЫ».....	53
ТАСС; 2019.03.27; «АЭРОФЛОТ» ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ АВИАКОМПАНИЙ С САМЫМ МОЛОДЫМ ПАРКОМ САМОЛЕТОВ В МИРЕ	56
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; «ЮТЭЙР» С 1 ИЮНЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В САЛОНИКИ.....	57
ТАСС; 2019.03.27; НОВЫЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ПОЯВЯТСЯ НА САХАЛИНЕ С АПРЕЛЯ.....	57
ТАСС; 2019.03.27; «НОВАПОРТ» ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В СВОИХ АЭРОПОРТАХ В СКФО В 2019 ГОДУ	57
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; НОВАПОРТ ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОПОРТА ДЛЯ КУОРТА ШЕРЕГЕШ, ЕСЛИ БУДЕТ БЮДЖЕТНОЕ СОФИНАНСИРОВАНИЕ.....	58
ТАСС; 2019.03.27; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО В 2019 ГОДУ ПОЛУЧИЛ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ В 19 ГОРОДОВ.....	58
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП-2 АЭРОПОРТА «ТОЛМАЧЕВО» МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ЛЕТОМ – ГЕНДИРЕКТОР.....	59
ТАСС; 2019.03.28; АВИАРЕГУЛЯТОР США РАССКАЗАЛ О ПЕРЕДАЧЕ BOEING ЧАСТИ ПОЛНОМОЧИЙ ПО СЕРТИФИКАЦИИ ПО 737 МАХ.....	60
ТАСС; 2019.03.27; REUTERS: ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВИАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ США НЕ ПОЛУЧАЛО ОТ BOEING ОБНОВЛЕННОГО ПО	60
ТАСС; 2019.03.27; BOEING ПРЕДСТАВИТ ОБНОВЛЕННУЮ СИСТЕМУ УЛУЧШЕНИЯ МАНЕВРЕННОСТИ 737 МАХ	61
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; СУД ОТМЕНИЛ РЕШЕНИЕ О ВЗЫСКАНИИ С АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО» 834 МЛН РУБЛЕЙ В БЮДЖЕТ ПО ДЕЛУ О ЗАГРЯЗНЕНИИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.....	61
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ДОРАБОТКА ДВИГАТЕЛЯ МС-21 ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ОБОЙДЕТСЯ В 12,3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	62
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; АВИАВЛАСТИ КИТАЯ ПРИЗНАЛИ ВЫДАННЫЙ РОСАВИАЦИЕЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА НА ДВИГАТЕЛИ МИ-171.....	62
RNS; 2019.03.27; ГСС ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ ОБ ОТКАЗЕ МЕКСИКАНСКОЙ INTERJET ОТ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ SSJ-100.....	63
ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РОСИМУЩЕСТВО ПРОДАЕТ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ ЦЕНТРА ПОДГОТОВКИ АВИАПЕРСОНАЛА В БЫКОВО.....	63
ТАСС; 2019.03.27; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗБУДИЛИ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА.....	64

ТАСС; 2019.03.27; РОССИЙСКОЕ СУДНО, ПРОТАРАНИВШЕЕ МОСТ В ПУСАНЕ, ПЫТАЛОСЬ СКРЫТЬСЯ С МЕСТА ДРУГОЙ АВАРИИ.....	64
RNS; 2019.03.27; РОССИЯ, НИДЕРЛАНДЫ И АВСТРАЛИЯ ПРОВЕЛИ КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ДЕЛУ МАЛАЗИЙСКОГО BOEING MH17	65
RNS; 2019.03.27; ПОВРЕЖДЕННЫЙ В АЭРОПОРТУ ЧЕХИИ САМОЛЕТ НЕ ИМЕЕТ ОТНОШЕНИЯ К «АЭРОФЛОТУ».....	65
ТАСС; 2019.03.27; СИЛОВИКИ НЕ ОБНАРУЖИЛИ ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ В АЭРОПОРТУ ВНУКОВО.....	65
ТАСС; 2019.03.27; СООБЩЕНИЯ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА НЕ ПОДТВЕРДИЛИСЬ	66
ТАСС; 2019.03.27; СУДНО MARYLAND СНЯТО С МЕЛИ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ	66
РИА НОВОСТИ; 2019.03.27; В ПОДМОСКОВЬЕ МУЖЧИНА ПОГИБ ПОД КОЛЕСАМИ ЭЛЕКТРИЧКИ	66
ИА REGNUM; 2019.03.27; ЧИНОВНИК, ПОЛИЦЕЙСКИЙ И БИЗНЕСМЕН: В ВОРОНЕЖЕ НАКРЫЛИ ОПГ МОШЕННИКОВ	66

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; В ХОДЕ ВИЗИТА ПРЕЗИДЕНТА РФ В КИРГИЗИЮ БУДЕТ ПОДПИСАН ПАКЕТ СОГЛАШЕНИЙ – УШАКОВ

Ряд двусторонних соглашений в сферах торговли, энергетики, безопасности и других областях между Москвой и Бишкеком будет подписан в ходе визита президента РФ Владимира Путина в Киргизию 28 марта, сообщил помощник главы государства Юрий Ушаков.

«Ожидается, что по итогам будет подписано совместное заявление глав государств, оно уже согласовано, и пакет как межправительственных, межведомственных, так и межрегиональных и коммерческих документов», – сказал Ю.Ушаков журналистам в среду.

По его словам, эти соглашения затрагивают сферы торговли, инвестиций, промышленности, энергетики, науки, образования, а также вопросы безопасности и военного сотрудничества.

Он рассказал, что в ходе визита президента РФ 28 марта также состоятся переговоры в узком и расширенном составах, кроме того главы двух стран примут участие в пленарном заседании российско-киргизской межрегиональной конференции «Новые горизонты стратегического партнерства и интеграции».

Также в программе визита – совместное посещение дома-музея киргизского писателя Чингиза Айтматова, сообщил Ю.Ушаков.

«Как мы предполагаем, президенты в ходе визита примут решение о том, чтобы объявить 2020 год перекрестным годом России и Киргизии», – сказал он.

«Очень важная тема, которая будет обсуждена в ходе визита это текущее председательство Киргизии и в ШОС, и в ОДКБ. Мы оказываем техническую, организационную и политическую помощь киргизам в плане подготовки к саммитам, которые состоятся в Бишкеке: 13-14 июня это ШОС, 28 ноября – ОДКБ. То есть, помимо государственного визита президент будет еще дважды посещать Бишкек, в июне и в ноябре», – отметил помощник президента.

По его словам, в делегацию, которая посетит Киргизию 28 марта, войдут министр иностранных дел РФ Сергей Лавров, вице-премьер Константин Чуйченко, который является сопредседателем российско-киргизской межправкомиссии, министр

просвещения Ольга Васильева, глава **Минтранса Евгений Дитрих**, министр энергетики Александр Новак, глава Минэкономразвития Максим Орешкин, глава Роспотребнадзора Анна Попова, первый замглавы МВД Александр Горовой, **замминистра** обороны Александр Фомин и другие.

Ю.Ушаков также напомнил, что 1 марта в Бишкеке состоялось очередное заседание российско-киргизской межправкомиссии.

«На заседании непосредственно занимались доводкой тех вопросов, которые будут обсуждаться в ходе визита. В том числе обсуждали те вопросы, которые поставил президент Киргизии в ходе своего предыдущего контакта в России в феврале текущего года. Практически все вопросы отрегулированы, к визиту все готово», – сказал он.

Неформальная встреча В.Путина и президента Киргизии Сооронбая Жээнбекова в Сочи состоялся в феврале текущего года. По итогам переговоров главы двух стран не общались с прессой.

На ту же тему:

<https://tass.ru/politika/6267124>

<https://tass.ru/politika/6264933>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ ДОПСУБСИДИИ НА 2,5 МЛРД РУБ. ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Правительство РФ на заседании в четверг обсудит предоставление 2,5 млрд руб. дополнительных субсидий для авиаперевозок между Дальним Востоком и центральной частью страны.

«О предоставлении субсидий авиакомпаниям на обеспечение ценовой доступности воздушных перевозок с Дальнего Востока и в обратном направлении. Проектом распоряжение предлагается выделить средства в размере 2,5 млрд рублей», – говорится в повестке заседания, опубликованной пресс-службой кабмина.

Выход до апреля соответствующего распоряжения ранее анонсировал глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

По данным Росавиации, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, в программе, которая действует круглогодично, участвуют восемь авиакомпаний. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин – старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

Первоначально бюджет выделил на программу 2,9 млрд руб., но в середине января участвующий в программе «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) сообщил, что распродал все льготные билеты на Дальний Восток за шесть дней. Как отмечалось, перевозчик получил на эти цели 793 млн руб. субсидий, хотя запрашивал 2,1 млрд руб. Руководство «**Аэрофлота**» обратилось в **Минтранс** с просьбой выделить ему всю запрошенную сумму.

Минтранс в свою очередь сообщил, что предложил выделить дополнительно 5,2 млрд руб., из них 2,5 млрд руб. – из резервного фонда правительства.

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20190328/829841954.html

РИА НОВОСТИ; 2019.03.28; КАБМИН РФ В ЧЕТВЕРГ ОБСУДИТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ БОЛЕЕ 70 МЛРД РУБ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Правительство РФ на заседании в четверг обсудит распределение более 70 миллиардов рублей на развитие дорожной инфраструктуры, сообщила пресс-служба кабинета министров. В частности, будет обсуждаться вопрос о выделении средств на развитие транспортного коридора «Европа - Западный Китай». «Проектом распоряжения предлагается распределить средства в размере 30,856 миллиарда рублей, в том числе в 2019 году - 2,057 миллиарда рублей; в 2020 году - 10,623 миллиарда рублей; в 2021 году -

18,176 миллиарда рублей», - говорится в сообщении. Проектом распоряжения в 2019-2021 годах предлагается выделить 22,423 миллиарда рублей на развитие инфраструктуры, обеспечивающей транспортную связанность между центрами экономического роста страны. «...В том числе в 2019 году - 2,114 миллиарда рублей пяти субъектам Федерации; в 2020 году - 2,81 миллиарда рублей пяти субъектам Федерации; в 2021 году - 17,499 миллиарда рублей шести субъектам Федерации», - сообщает пресс-служба кабмина. Кроме того, на финансирование дорожной деятельности в рамках целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» в 2019 году предлагается выделить 12,546 миллиарда рублей. На заседании в четверг также будет рассмотрен вопрос финансирования национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в размере 5 миллиардов рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РОССМОРРЕЧФЛОТ В МАЕ ОЖИДАЕТ ФИНАНСОВОГО ЗАКРЫТИЯ КОНЦЕССИИ ПО УГОЛЬНОМУ ТЕРМИНАЛУ ЛАВНА В МУРМАНСКЕ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) в мае ожидает финансового закрытия концессионного соглашения по строительству угольного терминала «Лавна» в морском порту Мурманск.

«По Лавне у нас в мае финансовое закрытие (подписание соглашения по финансированию проекта – ИФ). Идет плановая работа с потенциальными инвесторами, которые хотят войти в проект», – сообщил журналистам глава Росморречфлота Юрий **Цветков**.

Как сообщалось, концессионное соглашение по Лавне **Росморречфлот** подписал с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) в ноябре 2018 года. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент – обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был.

В феврале совет директоров ГТЛК одобрил привлечение стратегических инвесторов в проект строительства порта Лавна в Мурманске, сообщил «Коммерсантъ» со ссылкой на источники. По данным газеты, крупнейшими акционерами порта с долями по 30% станут «Бизнесглобус» Андрея Бокарева и «Центр развития портовой инфраструктуры» (совладелец в ООО «Морской порт «Суходол», Приморский край – ИФ). 25% получит холдинг СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина. Еще 10% будет у «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) и 5% – у ГТЛК. Новые инвесторы дадут гарантии загрузки портовых мощностей, отмечало издание.

Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую – в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью также 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год, сообщала ранее ГТЛК.

Строительство угольного терминала «Лавна» Мурманского транспортного узла стартовало в марте 2018 года. Объем инвестиций в его строительство составляет 24 млрд рублей, около 900 млн рублей будет вложено в сооружение подъездных железнодорожных путей.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ТАМАНЬ ПРОЙДЕТ ДОПЭКСПЕРТИЗУ ПОСЛЕ КОРРЕКТИРОВКИ МОДЕЛИ – РОССМОРРЕЧФЛОТ

Материалы проекта строительства сухогрузного района порта Тамань после корректировки первоначальной модели переданы в Аналитический центр правительства

РФ для прохождения дополнительной экспертизы, сообщил журналистам глава Росморречфлота Юрий **Цветков**.

«Материалы (по порту Тамань – ИФ) по поручению Максима **Акимов** подготовлены и переданы в правительство. Сейчас, насколько я знаю, материалы переданы в Аналитический центр правительства РФ и они рассматриваются для проведения дополнительной экспертизы», – сказал он.

«По Тамани работа ведется, есть потенциальные инвесторы, среди них есть и стратегические инвесторы. Менялся состав потенциальных участников, есть заинтересованность, есть новые участники, другие виды грузов, есть в связи с этим корректировка проекта», – отметил Ю.**Цветков**.

«Проект в первоначальном варианте был в высокой степени готовности, но потом, когда возникла ситуация с земельными участками, часть инвесторов отказалась, пришлось полностью перепроектировать и увеличивать территорию искусственных земельных сооружений – намыв, создание новых территорий в море. Это потребовало перепроектирования проекта», – напомнил глава **Росморречфлота**, добавив, что реализация проекта планируется полностью за счет внебюджетных средств, в режиме концессии.

По словам Ю.**Цветкова**, проект строительства порта Тамань позволит решить много задач, в том числе по переориентации грузов из сопредельных государств, по перегрузке зерна в пиковое время и увеличению портовых мощностей растущего экспорта угля.

Как сообщалось, **Минтранс** в начале марта направил вице-премьеру М.**Акимову** актуализированную организационно-правовую и финансовую модель проекта развития сухогрузного района порта Тамань, сообщал «Коммерсантъ» со ссылкой на источник, знакомый с ситуацией.

По данным «Коммерсанта», в рамках новой модели изменяются масштаб и этапность проекта. На первом этапе в 2024 году должны быть введены в строй семь терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн. Речь идет об угольных терминалах «Кузбассразрезугля» (МОЕХ: KZRU) (КРУ) на 20 млн тонн и «СУЭКа» на 12 млн тонн, терминале металлогрузов УК «Металлоинвест» (9 млн тонн), зерновом терминале ЭФКО на 20 млн тонн, терминале сортового угля «СДС-Угля» (5 млн тонн), бункеровочной базы «РН-Бункер» (входит в «Роснефть» (МОЕХ: ROSN), 0,9 млн тонн) и небольшом терминале спецназначения «Ростеха».

На втором этапе (2027-2030 годы) мощности должны быть увеличены еще на 37 млн тонн: предполагается строительство контейнерного терминала на 1,8 млн тонн и терминала минудобрений на 12 млн тонн. Однако, решение о реализации второго этапа «будет приниматься в 2025-2030 годах с учетом рыночной конъюнктуры, внешних факторов и подтверждений намерений операторов терминалов», отмечало издание.

Затраты в рамках первого этапа должны составить 171,1 млрд руб., в том числе 54,9 млрд руб.- инвестиции в объекты концессии, 25,8 млрд руб. – имущество концессионера. Частные инвесторы вложат в терминалы 90,4 млрд руб. Ранее затраты оценивались в 232 млрд руб. Чистая приведенная стоимость проекта на первом этапе составит 12,7 млрд руб., внутренняя норма доходности – 22,24%, срок окупаемости – 11,2 года (дисконтированный – 15 лет), ставка дисконтирования – 15,7%. При этом концессионер несет полную ответственность не только за сроки и стоимость объектов концессии, но и за грузооборот порта, который также является одним из основных условий инвестсоглашений с операторами терминалов.

Для ускорения проекта, а также опираясь на опыт порта Лавна, **Минтранс** предложил до заключения концессионного соглашения, запланированного на первый квартал 2020 года, продать ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) 75% в «РМП-Тамань» (принадлежит ФГУП «Росморпорт»). Далее, в период действия соглашения, эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам – КРУ,

«СУЭЖу», «Металлоинвесту», а также ОАО «РЖД», которое изъявляло такое намерение в декабре 2018 года.

Позже стало известно, что холдинг AEON Corporation Романа Троценко ждет решения государства по модели проекта, готов вложить в строительство терминалов в порту Тамань порядка 35 млрд рублей собственных средств.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РОСМОРРЕЧФЛОТ ЗА ПЕРЕВОД ГРУЗОВ С АВТОТРАНСПОРТА НА РЕКУ, СОЗДАНИЕ ЗЕРНОВЫХ ТЛЦ

Росморречфлот видит перспективы в переключении грузопотоков с большегрузного автотранспорта на внутренние водные пути, предлагает создать транспортные логистические центры (ТЛЦ) по перевалке зерна, сообщил журналистам замглавы **Минтранса** – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта **Юрий Цветков**.

«Мы работаем с регионами по переключению грузопотока на реку с автомобильного транспорта», – сказал он.

В качестве примера глава **Росморречфлота** привел Алтайский край, где 920 тыс. тонн грузов перешло на реку.

Еще одним перспективным направлением в переключении грузопотоков на речной транспорт **Росморречфлот** считает создание зерновых транспортно-логистических центров.

«Хотелось бы создать с нашей стороны с коллегами из РЖД и других видов транспорта логистические центры, которые могли бы производить накопление зерна, перевалку на реку и доставку река-море судами по назначению», – сказал **Ю.Цветков**. По его мнению, это будет выгодно как производителям зерна, так и регионам, которые смогут сократить расходы на ремонт дорог.

Глава **Росморречфлота** отметил, что ведомство на созданной совместной рабочей группе активно обсуждает с РЖД баланс грузопотоков.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.27; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ СОСТОЯЛИСЬ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТОВ ПО ОБРАЗОВАНИЮ, АДМИНИСТРАЦИЙ РЕЧНЫХ БАССЕЙНОВ И КАПИТАНОВ МОРСКИХ ПОРТОВ

В канун итогового расширенного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта в конференц-зале агентства прошли традиционные заседания Совета по образованию, Совета руководителей администраций речных бассейнов и Экспертного совета капитанов морских портов под председательством заместителя **министра транспорта РФ** – руководителя **Росморречфлота Юрия Цветкова**.

В заседании Совета по образованию также приняли участие председатель Исполкома Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ Александр Давыденко, директор Административного департамента **Минтранса** России Константин Пашков, **директор Департамента** государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Юрий Костин, замруководителя **Росморречфлота** Андрей Тарасенко, ректоры всех пяти вузов Росморречфлота, руководители их региональных филиалов, училищ и колледжей.

Как отметил в заключение **Ю.Цветков**, сочетание образовательного процесса и воспитания проживания в стенах учебного заведения является сильной стороной нашего образования, а ношение форменной одежды дисциплинирует курсанта, воспитывает его нравственные, духовные и профессиональные качества, является предметом гордости моряков за свою профессию и важным профориентационным стимулом для школьной молодежи.

В заседании Совета руководителей администраций бассейнов внутренних водных путей приняли замдиректора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** Ирина Ориничева, Управления внутреннего водного транспорта **Росморречфлота**, руководители и капитаны бассейнов внутренних водных путей, представители подведомственных **Росморречфлоту** организаций.

В 38-м заседании Экспертного совета капитанов морских портов, первом в 2019 году, приняли участие **директор Департамента** государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Юрий Костин, заместитель руководителя **Росморречфлота** Александр Пошивай, руководители администраций морских портов, капитаны морских портов, представители **Росморречфлота** и подведомственных **Росморречфлоту** организаций.

В ходе заседания Юрий Костин рассказал о ходе подготовке **Минтрансом** в текущем году нормативно-правовых актов, непосредственно касающихся деятельности администраций морских портов. В этой связи заместитель **министра транспорта РФ** – руководитель **Росморречфлота** **Юрий Цветков** напомнил о приоритетной важности разработки предложений, касающихся государственного портового контроля, в проект закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» и поставил задачу проинформировать соответствующие федеральные органы для своевременного внесения поправок в данный законопроект.

В заключение мероприятия заместитель руководителя **Росморречфлота** Александр Пошивай подчеркнул необходимость дальнейшего повышения эффективности проведения ГПК в отечественных морских портах и пожелал участникам энергичной и эффективной совместной работы на благо отрасли.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77850>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.27; «ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В 2018 ГОДУ, ЗАДАЧАХ НА 2019 ГОД И СРЕДНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2021 ГОДА»

Деятельность **Федерального агентства морского и речного транспорта** в отчетном году была направлена на реализацию целей и задач, определенных Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации, Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и отраженных в Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач **Росморречфлота** на 2018 год.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77852>

ТАСС; 2019.03.27; ИТОГИ РАБОТЫ РЕГИОНОВ ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» ПОДВЕДУТ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ В ОКТЯБРЕ

Международная специализированная выставка «Дорога», которая ежегодно проводится в преддверии Дня работников дорожного хозяйства, пройдет в Екатеринбурге в 16 по 18 октября. Об этом сообщил в среду на пресс-конференции в Уральском региональном центре ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков.

«Сегодня мы можем подтвердить, что выставка «Дорога» пройдет в Екатеринбурге. Это решение было принято федеральным правительством. Нам оказали доверие, которое мы должны будем оправдать», – отметил он.

Как рассказал глава Уралуправтодора Алексей Борисов, в ходе выставки пройдет совещание, на котором будут подведены первые итоги работы по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». «Все участники **нацпроекта**, а

это 82 субъекта, приедут в Екатеринбург, чтобы принять участие в совещании. Мы обсудим новые технологии, обменяемся мнениями и подведем первые результаты работы по **нацпроекту**», – сказал Борисов.

Екатеринбург был выбран площадкой для проведения выставки не случайно. Город является крупнейшим административным, культурным, научно-образовательным центром Урала. По территории Уральского округа проходит несколько транспортных коридоров, имеющих как межрегиональное, так и межгосударственное значение.

Выставка «Дорога» – крупнейшее отраслевое мероприятие, объединяющее ключевых участников автодорожного сообщества России – руководство Министерства транспорта РФ и Федерального дорожного агентства, глав регионов, дорожные и общественные организации, представителей науки и бизнеса, ключевых экспертов дорожной отрасли. Выставка традиционно проводится в преддверии Дня работников дорожного хозяйства, который отмечается в третье воскресенье октября.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6264391>

ТАСС; 2019.03.27; ДОХОДЫ БЮДЖЕТА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019 ГОД УВЕЛИЧЕНЫ НА 7,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Депутаты архангельского областного собрания приняли поправки в региональный бюджет, в соответствии с ними и доходы, и расходы областной казны в 2019 году увеличены на 7,7 млрд рублей и составят 84,9 млрд рублей и 88,4 млрд рублей соответственно. Такая информация содержится в материалах, имеющихся в распоряжении ТАСС.

«На 5,2 млрд рублей в 2019 году увеличиваются доходы и расходы за счет дополнительных федеральных трансфертов. В основном, это субсидии, связанные с национальными проектами. Второй блок поправок на 2,5 млрд рублей связан с распределением переходящих остатков средств, сложившихся на едином счете бюджета на конец 2018 года», – пояснили ТАСС в пресс-службе администрации региона. Дефицит бюджета не изменился и составляет около 3,6 млрд рублей.

Как сообщили в пресс-службе, почти 1,8 млрд рублей выделено по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги», чуть больше 1 млрд рублей – на цели развития здравоохранения, порядка 1,3 млрд рублей – по **нацпроекту** «Образование», в том числе 1,12 млрд рублей на создание дополнительных мест для детей полутора-трех лет в детских садах. Кроме того, будут выделены средства по **нацпроекту** «Демография» (на профобучение лиц предпенсионного возраста) и на поддержку малого предпринимательства.

Плановый верхний предел государственного долга Архангельской области на конец 2019 года уменьшен на 4,3 млрд рублей (с 42,2 млрд рублей до 37,9 млрд рублей). В относительных показателях уровень долга снижается с 74% до 66%.

<https://tass.ru/ekonomika/6264698>

ТАСС; 2019.03.27; ОКОЛО 75 КМ ДОРОГ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ И ПРИГОРОДЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ

Более 16 улиц протяженностью 28 км и 11 региональных трасс (47 км) намерены отремонтировать в Екатеринбурге и пригороде до конца 2019 года по **нацпроекту** «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщил в среду начальник Уралуправтодора Алексей Борисов на пресс-конференции в ТАСС.

Протяженность дорог, относящихся к Екатеринбургу и его пригороду, составляет 1346 км. Из них в нормативном состоянии к концу 2017 года находилось 52,9%. По программе **нацпроекта**, к концу 2019 года этот показатель должен вырасти до 66,2%.

«В Екатеринбургской агломерации в 2019 году будут выполнены работы по приведению в нормативное состояние 75 километров региональных и местных дорог. Будет уложено

порядка 839 тыс. кв. метров асфальтобетонного покрытия. Работы проводятся в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – сказал Борисов.

Он уточнил, что специалисты будут применять новые технологии во время ремонта. «Подрядчики активно используют щебеночно-мастичный асфальтобетон. Кроме того, мы переходим на новые ГОСТы и надеемся, что благодаря этому качество дорог улучшится. Также увеличился срок гарантии на ремонтные работы: по межремонтным работам он составляет 12 лет, по капитальному ремонту – 24 года. За то, чтобы срок эксплуатации выдерживался, будет отвечать подрядчик», – добавил Борисов.

Свердловская область наряду с 82 российскими регионами стала участником **нацпроекта**. Его реализацию в семи агломерациях – Екатеринбургской, Нижнетагильской, Тюменской, Ханты-Мансийской, Сургутской, Нижневартовской и Салехардской – курирует Уралуправтодор.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6263735>

ТАСС; 2019.03.27; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ РАЗВЯЗКИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Строительство новой развязки на Екатеринбургской кольцевой дороге (ЕКАД) начнется за счет финансирования национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» не позднее августа 2019 года. Она появится на пересечении ЕКАД и Чусовского тракта, сообщил в среду во время пресс-конференции в ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков.

«В рамках национального проекта мы в этом году начнем строительство новой развязки на екатеринбургской кольцевой дороге. Она появится на пересечении ЕКАД и Чусовского тракта», – сказал Старков.

Отвечая на вопрос корреспондента ТАСС, глава «Управления дорог» Вячеслав Данилов добавил, что на строительство развязки по программе **нацпроекта** могут выделить до 249 млн рублей. «Максимальная цена контракта составила 249 млн рублей. Во время конкурса произошло снижение стоимости на 12%. Конкурс выиграла компания «Уралтрансспецстрой». Подрядчик приступит к работам не позднее августа 2019 года», – сказал Данилов.

По его словам, запуск развязки запланирован до конца 2019 года. «Если все запланированные мероприятия по землеотводу будут выполнены в срок, развязка начнет работу уже в этом году», – добавил глава «Управления дорог».

Строительство южного полукольца ЕКАД является одним из важнейших дорожных объектов для Свердловской области. Завершение строительства позволит объединить в единый транспортный узел федеральные автодороги, связывающие Екатеринбург с Пермью, Тюменью, Челябинском, а также региональную дорогу Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов с выходом на Ханты-Мансийск. Это позволит в полтора-два раза увеличить интенсивность движения автотранспорта, проходящего через Екатеринбург. Также завершение работ на автодороге позволит вывести из городской черты 60-80 тыс. единиц транзитного транспорта в сутки, что положительно отразится на дорожной и экологической ситуации в Екатеринбурге.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6264106>

ТАСС; 2019.03.27; НА РЕМОНТ АВТОДОРОГ В КОМИ НАПРАВЯТ ОКОЛО 11 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ

Финансирование **нацпроекта** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Республике Коми составит 11 млрд рублей в ближайшие шесть лет. Об этом сообщила в среду пресс-служба правительства региона.

«В 2019 году мы начинаем реализацию региональной составляющей масштабного национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Наша цель – полностью и в срок справиться с поставленными задачами. За шесть лет в нормативное состояние будет приведено 206 км дорог в Сыктывкаре и 574 км региональных дорог. Общий объем финансирования из федерального бюджета составляет 2,7 млрд рублей, еще 8,3 млрд рублей будет израсходовано из консолидированного бюджета Коми», – процитировала пресс-служба министра строительства и дорожного хозяйства региона Андрея Крикуненко.

По данным республиканского правительства, в рамках **нацпроекта** будет увеличена доля региональных автодорог, соответствующих нормативам, до 50%. На 10% будет снижена доля трасс, работающих в режиме перегрузки. Количество мест концентрации ДТП планируется снизить вдвое. В Сыктывкаре доля автодорог, соответствующих нормативам, будет доведена до 85,5%.

В частности, в 2019 году планируется привести в порядок более 75 км дорог в регионе. В список ремонта первой необходимости вошло почти 40 км дорог Сыктывкара – улицы в центре города и в пригородах. Дорожные службы отремонтируют также 35,7 км региональных трасс: Занулье – Матвеевская – Гарь – Коржинский, Койгородок – Нючпас, Ухта – Сосногорск, Усть-Уса – Харьгинский, Сыктывкар – Ухта, подъезды к селам Пезмег, Ижма и к детскому санаторию «Лэзым», а также обход Сыктывкара. В 2019 году в рамках **нацпроекта** на эти цели направят 980,7 млн рублей.

Как уточнили ТАСС в Минстрое региона, в середине марта заключено соглашение о предоставлении межбюджетных трансфертов из федерального бюджета в рамках **нацпроекта**: в 2019 году – более 506 млн рублей, в 2020 – 441 млн, в 2021 – 441 млн рублей. Направлены документы на проведение аукционов по 20 объектам, контракты на выполнение работ планируется заключить в апреле. В Сыктывкаре направлены документы на аукционы по 11 объектам, по остальным 14 они состоятся в начале мая.

По данным пресс-службы мэрии Сыктывкара, в этом году в рамках **нацпроекта** на ремонт дорог столицы Коми будет направлено 446,11 млн рублей, из которых 397,62 млн рублей – средства федерального бюджета и 48,49 млн рублей – из муниципального бюджета. Ремонт разбит на три этапа и продлится с апреля до конца сентября.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6262829>

ТАСС; 2019.03.27; МОРДОВИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПО НАЦПРОЕКТУ 1,1 ТЫС. КМ ДОРОГ

Власти Мордовии рассчитывают до 2024 года отремонтировать и построить 1,1 тыс. км дорог в республике в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Об этом в среду сообщил глава республики Владимир Волков в ходе послания Госсобранию.

«В рамках **нацпроекта** [«Безопасные и качественные автодороги»] мы получим из федерального бюджета 16 млрд рублей на строительство [и ремонт] дорог. В течение шести лет нам предстоит отремонтировать почти 1,1 тыс. км дорог, в том числе более 100 км в Саранской городской агломерации, куда входит и Рузаевка», – сказал Волков.

Глава республики отметил, что в прошлом году в Мордовии построено и отремонтировано около 100 км дорог. В 2019 году, по словам Волкова, планируется завершить транспортную развязку на обходе Саранска, примыкающую к федеральной автодороге Саранск – Сурское – Ульяновск, начать строительство обхода города Рузаевки, провести реконструкцию проблемных участков автодороги Ромоданово – Красный Узел – Липки в Ромодановском районе, дороги от Рузаевки до поселка Торбеево и от села Казенный Майдан до села Алькино в Ковылкинском районе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6266115>

ТАСС; 2019.03.27; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТРЕМОНТИРУЕТ БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ К 2024 Г.

Новосибирская область отремонтирует более тысячи километров региональных и межмуниципальных дорог к 2024 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В 2019 году на реализацию задач **нацпроекта** потребуется 5,4 млрд рублей, сообщил в среду **министр транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский на пресс-конференции в региональном представительстве ТАСС.

Он рассказал, что в области на сегодняшний день 36,7% дорог соответствует нормативу: это дороги регионального и межмуниципального значения, которые находятся в оперативном управлении у территориального управления автомобильных дорог. «В Новосибирской области к 2024 году цифра должна достигнуть 46%. Для этого нам надо отремонтировать 1080 км за эти шесть лет, и в дальнейшем будем продолжать ремонт, строительство, реконструкцию, а также поддерживать существующую сеть в нормативном состоянии», – сказал Костылевский. За 2019 год будет отремонтировано 160 км дорог, из них 67 – в Новосибирской агломерации, которая включает города Новосибирск, Бердск, Кольцово, Обь. Еще 92 км будет отремонтировано за пределами агломерации.

Министр добавил, что общий бюджет финансирования по **нацпроекту** в 2019 году в Новосибирской области составляет 5,4 млрд руб., из них 2,4 млрд руб. будет направлено на работы в Новосибирской агломерации, еще 3 млрд руб. – за пределами агломерации на территории Новосибирской области.

Показатель соответствия дорог нормативу по **нацпроекту** к 2024 году должен составлять 50%. В каждом регионе состояние дорог разное, в связи с чем каждому региону были поставлены индивидуальные показатели, которых нужно достичь за 6 лет.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6262429>

ТАСС; 2019.03.27; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ СНИЗИТ ПОЧТИ ВТРОЕ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ ПО НАЦПРОЕКТУ К 2024 ГОДУ

Новосибирская область по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» планирует сократить к 2024 году уровень смертности на дорогах почти в три раза. Об этом сообщил в среду в пресс-центре ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский.

«Поставлена очень грандиозная масштабная задача – снизить показатель такого индикатора, как социальный риск. Это количество погибших на 100 тыс. населения. В 2013 году показатель составлял 23 человека на 100 тыс. населения. В результате проделанной работы мы вышли по окончании 2018 года с цифрой 10 человек на 100 тыс. населения», – сказал Костылевский.

Задача в том, чтобы этот показатель сократить практически в три раза, до 3-4 человек на 100 тысяч, добавил он.

Министр пояснил, что в рамках **нацпроекта** в Новосибирской области будут проводиться работы по ликвидации очагов концентрации ДТП. «Задача – сократить количество очагов в два раза. Я думаю, что с этой задачей мы успешно справимся. Последние два года реализации приоритетного проекта [«Безопасные и качественные дороги»] показали, что нам это удастся», – добавил Костылевский.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6262465>

ТАСС; 2019.03.27; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Власти Саратовской области планируют направить более 41 млрд рублей на ремонт и строительство дорог в рамках национального проекта, об этом ТАСС сообщили в среду в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

«Национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» предполагает финансирование в размере 41,1 млрд рублей до 2024 года. Средства будут выделены как из федерального, так и из регионального бюджетов», – рассказала собеседница агентства.

Она уточнила, что за эти средства предполагается построить и реконструировать более 31 км дорог, еще более 1 тыс. км автодорог будет отремонтировано. Ожидается, что благодаря этим мерам, доля автодорог, соответствующих нормативным требованиям, будет, по ее словам, «значительно увеличено».

«Кроме того, планируется, что за счет этих мер удастся существенно снизить число так называемых аварийных участков на дорогах – то есть мест высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий», – добавила собеседница агентства.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6263669>

ТАСС; 2019.03.27; ОКОЛО 75 КМ ДОРОГ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ И ПРИГОРОДЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ

Более 16 улиц протяженностью 28 км и 11 региональных трасс (47 км) намерены отремонтировать в Екатеринбурге и пригороде до конца 2019 года по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил в среду начальник Уралуправтодора Алексей Борисов на пресс-конференции в ТАСС.

Протяженность дорог, относящихся к Екатеринбургу и его пригороду, составляет 1346 км. Из них в нормативном состоянии к концу 2017 года находилось 52,9%. По программе **нацпроекта**, к концу 2019 года этот показатель должен вырасти до 66,2%.

«В Екатеринбургской агломерации в 2019 году будут выполнены работы по приведению в нормативное состояние 75 километров региональных и местных дорог. Будет уложено порядка 839 тыс. кв. метров асфальтобетонного покрытия. Работы проводятся в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – сказал Борисов.

Он уточнил, что специалисты будут применять новые технологии во время ремонта. «Подрядчики активно используют щебеночно-мастичный асфальтобетон. Кроме того, мы переходим на новые ГОСТы и надеемся, что благодаря этому качество дорог улучшится. Также увеличился срок гарантии на ремонтные работы: по межремонтным работам он составляет 12 лет, по капитальному ремонту – 24 года. За то, чтобы срок эксплуатации выдерживался, будет отвечать подрядчик», – добавил Борисов.

Свердловская область наряду с 82 российскими регионами стала участником **нацпроекта**. Его реализацию в семи агломерациях – Екатеринбургской, Нижнетагильской, Тюменской, Ханты-Мансийской, Сургутской, Нижневартовской и Салехардской – курирует Уралуправтодор.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6263735>

ТАСС; 2019.03.27; СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕВЯТИ МОСТОВ НА АВТОДОРОГЕ НАДЫМ – САЛЕХАРД НАЧАЛОСЬ НА ЯМАЛЕ

Работники подрядных организаций начали строительство девяти мостов на участке автомобильной дороги между Надымом и Салехардом, сообщила в среду пресс-служба губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО).

«На участке Надым – Салехард (км 1120 – км 1191) автомобильной дороги Сургут – Салехард подрядные организации приступили к строительству девяти мостовых

переходов. Всего по проекту на участке предусмотрено 12 мостовых сооружений, три из них построены», – говорится в сообщении.

По словам начальника отдела строительства и эксплуатации автомобильных дорог Новоуренгойского филиала дирекции дорожного хозяйства ЯНАО Виктора Бочкарева, на данный момент ведутся работы по забивке свай и монтажу пролетных балок. «Построен один временный мост. На объекте задействовано 120 человек и 25 единиц техники. Бригады рабочих заняты в две смены», – приводятся его слова в сообщении.

Всего в ходе реализации в регионе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до 2024 года планируется построить 110 км, отремонтировать 82,2 км, провести капитальный ремонт 45,1 км и реконструировать 7 км дорог. На эти цели будет направлено 19 млрд 651 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6262541>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; МЕДВЕДЕВ НАМЕРЕН ПРОВЕСТИ СЕРИЮ СОВЕЩАНИЙ ПО РАЗВИТИЮ СУБЪЕКТОВ РФ С НИЗКИМ УРОВНЕМ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ

Премьер-министров РФ Дмитрий Медведев намерен провести серию совещаний по развитию субъектов России с низким уровнем социально-экономического благосостояния. «Я поручил Минэкономразвития, Минфину и Минтруду до 15 апреля представить в правительство дополнительный комплекс мер по ускоренному развитию субъектов с низким уровнем социально-экономического благосостояния. Собственно, ради этого я вас и собрал, потому что у нас есть такие субъекты, где ситуация наиболее сложная», – заявил Д.Медведев, открывая встречу по вопросу «О социально-экономическом развитии регионов».

Премьер уточнил, что речь идет о Калмыкии, Мордовии, Марий Эл, Республике Алтай, а также Саратовской, Курганской, Пензенской областях и Тыве.

В среду первое совещание будет посвящено как раз Республике Тыва, уточнил Д.Медведев. В последующем пройдет ряд встреч по одной или нескольким другим территориям.

«Эти решения носят абсолютно конкретный характер, и это не просто работа вообще, а это конкретный набор проектов, которые касаются того или иного региона», – подчеркнул глава кабинета министров.

В частности, касательно Тывы, речь идет о железной дороге, которая должна позволить эффективнее осваивать минерально-сырьевые ресурсы, о ряде других проектов вроде терминала или туристического комплекса.

«Ну и также хочу вас проинформировать, что я подписал специальное распоряжение правительства об одобрении комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь». В рамках этого проекта мы и будем собственно работать», – сообщил Д.Медведев.

При этом он отметил, что вопросы помощи регионам не ограничиваются банальным выделением денег из Резервного фонда – речь идет в первую очередь о развитии: это и грантовая система, и принятие инфраструктурных решений, создание территорий опережающего развития, особых экономических зон, работа по национальным проектам.

«Где-то может быть нужно инвесторов немножко подтолкнуть или, наоборот, ревизию провести того, что они сделали и что не сделали. Все это касается и Республики Тыва», – сказал Д.Медведев.

В заключение он сообщил, что по каждой из указанных им территорий, где существуют сложности, будут закреплены кураторы из федерального правительства, которые будут смотреть за тем, как реализуются те или иные решения.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ФЕДЕРАЛЬНЫХ КУРАТОРОВ НАЗНАЧАТ ДЕСЯТКУ САМЫХ ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ РОССИИ – ОРЕШКИН

Министр экономического развития РФ Максим Орешкин рассказал по итогам совещания у премьер-министра Дмитрия Медведева о новом формате кураторства со стороны кабинета министров регионов, которые находятся в наиболее сложном экономическом положении.

«Это касается только тех регионов, которые находятся в самом непростом экономическом положении. Не думаю, что на первом этапе их будет больше порядка десяти. У нас будет задача выработать критерии, как мы выбираем эти регионы, и будем делать предложение, кто бы из федеральных министров и вице-премьеров мог бы такое кураторство получить», – сказал М.Орешкин журналистам.

Он сообщил, что назначен таким «куратором» по Туве. «Главная задача сейчас, буквально ближайших недель – это завершить все переговоры, которые ведутся по строительству железной дороги Кызыл-Курагино, для того, чтобы все документы были финализированы», – отметил М.Орешкин.

Министр напомнил, что совещание у премьер-министра было посвящено именно развитию Тувы, которая по уровню денежных доходов по итогам 2017 года занимала последнее место в стране.

Было принято системное решение по отстающим регионам – назначить ответственных кураторов на уровне не ниже федерального министра, которые будут курировать проекты развития и на федеральном уровне помогать регионам выходить из непростой ситуации, сказал М.Орешкин.

ТАСС; 2019.03.27; ГОСДУМА ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ ЗАКОН О ДОСТУПНЫХ ДЕФИБРИЛЛЯТОРАХ ДО КОНЦА ГОДА

Госдума планирует принять закон о доступности автоматических наружных дефибрилляторов в общественных местах до конца 2019 года. Об этом в среду в Ижевске сообщил журналистам первый заместитель руководителя фракции «Единая Россия» Госдумы Андрей Исаев.

«Уже ко второму чтению данного законопроекта – он сам по себе простой – мы должны получить проект подзаконного акта, его основным разработчиком будет минздрав. Будем его всячески торопить. Выражу осторожную надежду, что до конца года нам закон удастся принять», – сказал он.

Исаев отметил, что в правительстве не согласовали предложенный законопроект в изначальной редакции и депутаты подготовили более мягкий вариант, в котором предложено легализовать наружные дефибрилляторы, установить порядок мест, где они могут и обязаны находиться, в том числе за бюджетный счет.

Ранее сообщалось, что 14 марта Госдума в первом чтении приняла законопроект, который позволяет оснастить общественные места в РФ, например, аэропорты и вокзалы, автоматическими дефибрилляторами.

Согласно документу, помощь с использованием наружного дефибриллятора может быть оказана неограниченным кругом лиц, а правила их размещения, информирования об использовании и требования к объектам размещения утвердит правительство РФ.

<https://tass.ru/obschestvo/6263594>

ТАСС; 2019.03.27; ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ СТАНЕТ КЛЮЧЕВОЙ ТЕМОЙ ПРОГРАММЫ АРКТИЧЕСКОГО ФОРУМА

Развитие транспортной инфраструктуры Арктики станет одной из базовых тем V Международного арктического форума «Арктика – территория диалога», который пройдет в Санкт-Петербурге 9-10 апреля. Об этом говорится в сообщении «Росконгресса», который выступает организатором форума.

«Важность качественного развития логистики в Арктическом регионе неоднократно подчеркивалась в рамках заседаний организационного комитета и рабочих групп форума. Развитие эффективной системы авиационного сообщения арктических районов, формирование современных транспортно-логистических узлов создадут базу для устойчивого развития экономики Арктики в целом. А развитие малой авиации обеспечит доступность в воздушных перевозках в Арктической зоне РФ», – отмечается в сообщении.

Развитие авиации
В рамках деловой программы «Прибрежные территории» состоится сессия «Первым делом самолеты: развитие авиации в Арктике», в которой планируется участие представителей **Министерства транспорта РФ**. Участники мероприятия обсудят возможности организации постоянного авиасообщения на территории региона, а также перелетов федерального и международного уровня. Укрепление и развитие системы авиационных перевозок является одной из ключевых задач, которую необходимо решить для расширения возможностей транспортного сообщения Арктики в целом.

Участники сессии обменяются последними данными о развитии аэродромной сети, а отдельное внимание будет уделено воздушному флоту – в настоящее время в России разрабатывается перспективное оборудование для нужд малой региональной авиации, в том числе способное работать на грунтовых аэродромах, а также экранопланы и гидросамолеты. На сессии поднимут вопрос о спутниковом обеспечении, так как в России запланирована организация полного спутникового покрытия территории Арктики в самые короткие сроки.

<https://tass.ru/ekonomika/6264726>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; К НАЗВАНИЮ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОБАВЛЕНО СЛОВО «КУЗБАСС» – УКАЗ

Президент РФ Владимир Путин подписал указ о включении нового наименования субъекта РФ «Кемеровская область – Кузбасс» в часть первую статьи 65 Конституции РФ. Согласно документу, это наименование включается в Конституцию вместо прежнего названия субъекта «Кемеровская область».

Администрации президента поручено при переиздании текста Конституции РФ учесть новое наименование субъекта Федерации.

Документ опубликован на портале правовой информации.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ЗАПУСК ЛОГОЦЕНТРА «ПОЧТЫ РОССИИ» И ВТБ В АЭРОПОРТУ ТОЛМАЧЕВО ОТЛОЖЕН НА КОНЕЦ 2020Г

Технический ввод в эксплуатацию почтово-логистического центра «Почты России» в аэропорту «Толмачево» (Новосибирск) отложен с конца 2019 года на конец 2020 года.

«Он начинает строиться в этом году, мы надеемся, в конце 2020 года он заработает», – сообщил генеральный директор АО «Аэропорт «Толмачево» Евгений Янкилевич журналистам в среду.

Ранее генеральный директор «Почты России» Николай Подгузов сообщал, что технический запуск центра состоится в конце 2019 года.

В пресс-службе «Почты России» причины переноса сроков «Интерфаксу» не пояснили, но подтвердили, что «по последней официальной информации» технический запуск в эксплуатацию запланирован на четвертый квартал 2020 года.

По словам представителя пресс-службы, ожидается, что почтово-логистический центр в «Толмачево» площадью 50 тыс. кв. метров станет одним из крупнейших в России. Инвестиции в него оцениваются в 4-5 млрд рублей.

Ранее сообщалось, что ВТБ (МОЕХ: VTBR) и «Почта России» учредили АО «Национальные логистические технологии» для реализации проекта по созданию 38

логистических центров по всей стране общей площадью более 400 тыс. кв. м. Компании планировали вложить в течение трех лет по 10,2 млрд рублей каждая.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ НОВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»; ОНА МОЖЕТ НАЧАТЬ ОТСЛЕЖИВАТЬ МУСОРОВОЗЫ

Чиновники не первый год ищут способ увеличить отдачу от системы «Платон», собирающей плату за проезд грузовиков по федеральным трассам. Сейчас обсуждается ее использование для наблюдения за мусоровозами, рассказал «Ведомостям» сотрудник аппарата правительства. Эксперимент в Московской области доказал целесообразность использования «Платона» для мониторинга маршрутов перевозчиков твердых коммунальных отходов (ТКО), подтвердил представитель **Минтранса**, теперь правительство рассматривает «возможность масштабирования на всю Россию». Юридические и финансовые параметры проекта, по его словам, пока прорабатываются. Они будут обсуждаться на совещании в правительстве в мае, знает чиновник аппарата правительства.

Об обязательном применении системы речи не идет, подчеркивает представитель **Минтранса**. Министерство может только предлагать правительству обязать мусоровозы использовать «Платон», отмечает бывший чиновник, занимавшийся транспортом: **Минтранс** хочет максимально активно использовать систему, изначально ожидалось, что она позволит решать много задач. Концессия на «Платон» предполагает, что его оператор – компания РТИТС будет платить государству с доходов, которые получает, используя госимущество, объяснил он. Оснащение транспортных средств системами спутниковой навигации обсуждалось на правительственной комиссии по вопросам обращения с отходами, соответствующие поручения даны Минприроды и **Минтрансу**, сообщил представитель вице-преьера Алексея Гордеева.

Концессия на «Платон» досталась РТИТС без конкурса. 23,5% компании принадлежит Игорю Ротенбергу, сыну друга президента Владимира Путина Аркадия Ротенберга. Половиной компании владеет «РТ-инвест» (на 25,01% принадлежит «Ростеху»), который стал крупнейшим оператором по вывозу мусора в Московской области – в Рузской, Каширской и Сергиево-Посадской зонах. Там компания продолжила пилотный проект, начатый в 2016 г. в Казани на собственном коммунальном предприятии. Система с рабочим названием «ТКО-информ» собирает, передает и обрабатывает геоданные с датчиков «Платона», информацию о соблюдении маршрутов и выгрузке отходов. Ни один килограмм мусора не может заехать на полигон в Московской области без контроля – шлагбаум не откроется, пока не будет понятно, откуда приехал мусор, утверждает совладелец РТИТС (доля – 19%), а также совладелец и гендиректор «РТ-инвеста» Андрей Шипелов (35% через «Царицын капитал»). На мусоровозах установлена система видеофиксации, на полигонах – весы, а на въезде система управляет шлагбаумом, считывает данные и передает их в министерство ЖКХ Московской области и ситуационный центр.

В России образуется около 70 млн т бытового мусора в год, по данным Минприроды, а перерабатывается только 5 млн т, остальное отправляется на полигоны, часто незаконные. Изменить ситуацию должна реформа, возложившая ответственность за отходы на региональных операторов, а на федеральном уровне – на созданную в 2019 г. ППК «Российский экологический оператор».

Технологию, по словам Шипелова, легко использовать по всей стране: «Мы предлагаем, показываем, участвуем в экспертных группах, общаемся с министерствами, ведомствами, регионами и показываем свой положительный опыт». Затраты на систему, действующую в зонах под управлением «РТ-инвеста», составили 800 млн руб., использование системы по всей России обойдется примерно в 4 млрд руб., оценивает Шипелов.

80% мусоровозов тяжелее 12 т и уже оборудованы устройством «Платона». Но «Платон» фиксирует информацию на федеральных трассах, у Минприроды нет данных, можно ли распространить систему на региональные и муниципальные дороги, по которым в основном передвигаются мусоровозы, говорит представитель министерства, ранее речь шла только об оснащении мусоровозов системой «Глонасс». Технически доработать систему несложно, нужна минимальная доработка, с помощью бортовых устройств фиксируются геоданные на основе спутниковой навигации с любой дороги, отвечает представитель РТИТС.

Правительство давно обсуждает использование «Платона» для контроля за мусоровозами. Два года назад работавший тогда вице-премьером Александр Хлопонин поручал Минприроды и **Минтранс** проработать вопрос о применении системы для отслеживания отходов I-IV классов опасности и ее обязательной установке на мусоровозах легче 12 т. Создание системы с нуля потребует более 6 млрд руб. государственных вложений, комментировал тогда представитель «РТ-инвеста», а если делать ее на основе «Платона» и «Глонасса», то всего 200 млн – их вложит сама РТИТС. Но решение так и не было принято. Все мусоровозы оборудовали аппаратурой «Глонасс».

Регулирование на федеральном уровне может и не потребоваться, считает Шипелов, операторы готовы самостоятельно покупать систему – два оператора из Подмосковья уже установили ее. Назвать их, а также цену он отказался – она зависит от размеров региона. Затраты, по его словам, окупаются за семь лет. С 2018 г. «РТ-инвест» реализует аналогичный проект в Астане (ныне Нур-Султан).

Пока операторы пользуются разными системами. Компаний, которые обрабатывают данные «Глонасса» и предоставляют информацию о маршруте мусоровоза, много, рассказывает президент «Управления отходами» Павел Бешапов (оператор в Мурманской, Саратовской, Нижегородской и Волгоградской областях). «Мы пользуемся услугами разных компаний и довольны функционалом», – говорит он. Пока не было продукта, который бы устраивал по функционалу, приходится дорабатывать и совершенствовать самим, замечает председатель совета директоров ГК «Чистый город» (оператор в Астраханской, Ростовской областях, Калмыкии, Адыгее) Полина Вергун. «Российскому экологическому оператору» нужна информационная система обращения с отходами, заявил «Ведомостям» его гендиректор Денис Буцаев: «При ее разработке мы будем рассматривать существующие технологические решения, но планов брать конкретную существующую систему и масштабировать на все регионы нет».

Это не первая попытка увеличить доходы от «Платона». На основании «Платона» «РТ-инвест» предлагал модернизировать систему весогабаритного контроля. А ранее РТИТС говорила о возможной продаже данных страховым компаниям. «Платон» собрал 68,5 млрд руб. за все время работы (данные РТИТС на 15 марта). Пока сборы почти на 20 млрд руб. меньше затрат на содержание системы, компенсации регионам и расходов на экстренный ремонт дорог и мостов (84,2 млрд руб.), говорится в обзоре InfraOne.

Использование «Платона» позволит государству эффективнее контролировать отходы, считает и. о. заведующего кафедрой экологического надзора РГУ нефти и газа им. Губкина Наталья Соколова, бывший начальник управления Росприроднадзора. С одной стороны, данных о ТКО очень мало, но с другой – разнообразие частных инициатив всегда лучше централизации, говорит руководитель группы автомобильного сектора Deloitte Татьяна Кофанова. Государство заключило соглашение на «Платон» без конкурса, хотя на это не было никаких оснований, и теперь пытается тиражировать систему – вероятно, полезную, но в ущерб конкуренции, замечает профессор Высшей школы экономики Светлана Авдашева.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/27/797578-platon-gotov>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3925113>

ВЕДОМОСТИ; 2019.03.28; КАК ЗАСТАВИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ СОБЛЮДАТЬ ПДД; ЭКОНОМИСТ МАДИНА КУРМАНГАЛИЕВА О НЕЭФФЕКТИВНОСТИ УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В России на дорогах ежегодно погибает свыше 18 000 человек, более 200 000 получают травмы. И хотя смертность от ДТП постепенно снижается, все равно в подушевом исчислении она в 3 раза выше, чем в странах Западной Европы. Часть ДТП связана с факторами, не зависящими от водителей: состояние дорог, невнимательность пешеходов. Однако большая часть – почти 90% всех ДТП, если верить статистике ГИБДД, – напрямую связана с нарушением правил дорожного движения водителями. Например, четверть смертельных ДТП в 2018 г. вызвана пьяными водителями.

Недавно секретарь Совбеза Николай Патрушев призвал серьезно наказывать «систематические и грубые нарушения правил дорожного движения <...> вплоть до введения уголовной ответственности». Особенно он отметил такие нарушения, как управление транспортом лицами, лишенными водительских прав или в состоянии опьянения.

Решительный настрой в борьбе за безопасность на дорогах нельзя не приветствовать. Однако дальнейшее ужесточение наказания, и в особенности криминализация нарушений ПДД, совсем не эффективный способ борьбы.

Уголовную ответственность за нарушения ПДД водители несут уже и сейчас по ст. 264 УК, если нарушение привело к ДТП с причинением тяжкого вреда здоровью или смерти. Согласно данным судебного департамента при Верховном суде, по этой статье в 2017 г. было осуждено более 10 000 водителей, из них треть приговорили к реальному лишению свободы. Наказание, назначаемое при одном смертельном исходе, в среднем составляет от одного до двух лет для тех, кто был трезв, состояние опьянения дает в среднем дополнительные один-два года лишения свободы при схожем уровне ущерба. С июля 2015 г. также введена уголовная ответственность за повторное управление автомобилем в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК). В 2017 г. по этой статье было осуждено 75 000 человек. То есть существующее наказание и масштабы привлечения к ответственности за ДТП нельзя назвать незначительными.

Прежде чем реализовывать предложение Патрушева, необходимо понять, почему нынешних штрафов и риска уголовной ответственности недостаточно, чтобы заставить всех участников дорожного движения соблюдать правила.

Штрафы и другие виды наказания призваны служить стимулом для коррекции поведения. Но важна не только тяжесть наказания, но и ожидания водителей относительно вероятности выявления правонарушения и собственно применения наказания. Уголовное наказание за нарушение ПДД работает только для рационально мыслящих водителей. «Можешь не пристегиваться» – фраза, которую мы часто слышим от водителей. «Не доверяешь моему умению водить?» – спрашивают они у пассажира, зашелкивающего ремень безопасности. Такие водители не мыслят в категориях риска и считают, что ДТП – это не про них. Следовательно, введение уголовного наказания на них не повлияет, а те, кто уже боится санкций по ст. 264 УК, и так не лихачат.

Наоборот, уголовное преследование за нарушение правил ПДД может породить всплеск негодования в обществе, так как такая статья может коснуться каждой семьи. С одной стороны, обвинительный уклон в российских судах очевиден. С другой – общество обеспокоено неравенством правонарушителей перед законом: каждая новость о ДТП с водителем – чиновником или представителем золотой молодежи бурно обсуждается. А согласно исследованиям Института проблем правоприменения при Европейском университете, как раз по уголовным делам, связанным с наездом на пешехода, значительная часть состоятельных обвиняемых не доходит до суда, если пострадали люди, не имеющие привилегий. При этом доля не дошедших до суда дел состоятельных

обвиняемых увеличивается с ростом ожидаемого наказания. И пока существует такое неравенство, ужесточение уголовного наказания за нарушение ПДД лишь усугубит социальные проблемы.

Повышение штрафов также может привести к негативным последствиям. Их размер может не соответствовать прописанному, когда есть ожидание, что проблему можно «решить на месте». Конечно же, правонарушители не смогут не заметить повышение штрафов, так как размер взятки тоже увеличится. Однако драконовские штрафы могут заставить даже честных водителей, раньше плативших штрафы, как полагается, теперь задуматься о даче взяток. Таким образом, повышения штрафов может не возыметь запланированного эффекта, а лишь увеличить уровень коррупции.

Что же делать, если ужесточение наказания не работает? Ответ следует искать в автоматическом мониторинге на дорогах посредством видеокамер. Патрушев также призвал активнее использовать дорожные камеры в целях профилактики. Наверное, многие видели, как поток машин вдруг дружно притормаживает, так как где-то впереди поставили камеру фотофиксации. Скорее всего, неотвратимость небольшого штрафа за нарушение ПДД действует лучше, чем возможность серьезного наказания в случае причинения ущерба.

Исследование экономистов Либора Душека и Кристиана Тракслера показало, что частый мониторинг и штрафы несут не только профилактический, но и терапевтический эффект. Большинство водителей Праги, которые получали штраф за превышение скорости, переставали превышать скорость уже в день извещения, эффект сохранялся несколько месяцев. Причем если извещение приходило в течение месяца после нарушения, то эффект был в 2-3 раза сильнее. Поэтому лучше ловить правонарушителей чаще и быстрее их информировать с помощью автоматических камер, чем наказывать по факту ДТП с длительным судебным процессом.

Если улучшить мониторинг, то не надо будет ужесточать наказание и штрафы даже можно снизить. Можно подумать о прогрессивных штрафах, привязанных к доходу водителя, по такому пути пошли в Эстонии. В России, где сложнее определить реальные доходы, штраф может назначать сама система автоматически при определении более дорогих авто нарушителей.

Да, у такого решения есть несомненный минус: установка камер обойдется государству дороже, чем простое повышение штрафов или введение уголовного наказания. Однако стоит учитывать, что система должна быть сбалансированной, ведь речь идет не только о спасении жизней граждан, но и о социальной справедливости и психологическом спокойствии самих водителей.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/03/28/797581-kak-zastavit>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.03.28; «ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА БЫТЬ ГОТОВЫМ К ТОМУ, ЧТО НАМ НАЧНУТ СОЗДАВАТЬ ПРОБЛЕМЫ ИЗВНЕ»; ПРЕЗИДЕНТ «РОСТЕЛЕКОМА» МИХАИЛ ОСЕЕВСКИЙ О КОНСОЛИДАЦИИ TELE2, ФИЛЬТРАЦИИ ТРАФИКА И САНКЦИЯХ

- «Ростелеком» усиливает присутствие в госсекторе. Недавно вы обратились в **Минтранс** с предложением поучаствовать в концессии по созданию федеральной системы весогабаритного контроля грузовиков. Что они ответили?

- Мы подали документы, дальше будут соответствующие процедуры. Официально пока ответа не получили. Рассчитываем, что наша позиция будет услышана, принята. Мы в последние годы много проектов реализовали, на региональных дорогах стоят десятки комплексов. Это большой практический опыт. Пока в эту реку не войдешь, не набьешь шишек, сложно стать эффективным в сегменте. Мы эти шишки набили, понимаем и знаем, как технологии работают, поэтому и вышли с предложением.

- Но у вас есть сильный конкурент – «РТ-Инвест транспортные системы» (РТИТС) «Ростеха» и Игоря Ротенберга. В 2014 году РТИТС стала оператором системы «Платон», на создание которой претендовал «Ростелеком» и другие компании. Как оцениваете свои шансы?

- С точки зрения интересов государства, да и граждан, жить хорошо, когда в стране есть крупные, сильные, серьезные игроки, которые могут реализовать проекты подобного масштаба, имея необходимые возможности и компетенции. И хорошо, когда таких игроков несколько. Потому что появляется возможность выбора. Конкуренция – это всегда хорошо. Мне кажется, что именно с этой позиции и правительство, и министерство будут рассматривать подходы к проекту.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924134>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.28; БЕЗ ГИБДД НОМЕР НЕ ПРОХОДИТ; ЗАКОН О ГОСРЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ ПРИДЕТСЯ ПОПРАВИТЬ

МВД решено не исключать полностью из процесса выдачи автомобильных номеров, как того требует закон «О госрегистрации транспортных средств». Соответствующие поправки подготовлены думским комитетом по транспорту и внесены в парламент. Разработчики поясняют, что лишь в 11 субъектах федерации есть достаточное количество компаний, способных удовлетворить спрос на печать номерных знаков. Таким образом, закон о регистрации автомобилей должен быть изменен еще до вступления в силу в августе 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924976>

ВЕСТИ ФМ; САНЖИЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.03.27; ПАССАЖИР НА ОБОЧИНЕ: ПРАВА КЛИЕНТОВ ПРИ ПРОВЕРКАХ ТАКСИ

Пассажиры такси пожаловались на массовые проверки в столице. Инспекторы останавливают машины и после изучения документов во многих случаях отстраняют водителя от управления. Клиент в результате оказывается один на дороге и вынужден снова искать себе машину. Как действовать в таких ситуациях и всегда ли удастся вернуть деньги, разобрался корреспондент «Вестей ФМ» Александр Санжиев.

Вместо комфорта и удобства – сплошные испытания нервной системы. Клиенты такси раскритиковали массовые проверки водителей. Рейды по всей Москве обернулись настоящим коллапсом для обычных пассажиров. «Палки в колеса вставляли даже солидным компаниям», – говорит Светлана Ключкина.

КЛЮЧКИНА : Я собиралась ехать на выступление музыканта где-то 1,5 часа на такси. Я заложила чуть больше времени на дорогу – 2 часа. Нас первый раз тормознули. В итоге все растянулось на 20 минут. Потом нас тормознули еще два раза на дороге. Ситуация была не то что не приятной, мягко говоря, я опоздала практически на целый час.

В ГИБДД объясняют: все эти проверки проводят ради безопасности пассажиров. Инспекторы говорят: тише едешь – дальше будешь. Лучше опоздать, чем отправиться на больничную койку. Ведь целью рейда как раз и была очистка столичных улиц от нелегалов и злостных нарушителей, утверждает инспектор Денис Гущин.

ГУЩИН : Самое большое внимание – как они перевозят граждан. Чтобы все граждане были пристегнуты. Еще большее внимание мы обращаем на перевозку детей.

Нелегальные извозчики взвыли. Водители официальных такси радуются. Стоит немного потерпеть – и конкурентов станет меньше, упущенную прибыль наверстают в три счета, говорит Роман Катареничев.

КАТАРЕНИЧЕВ : Возьмет какой-нибудь больной водитель, который работает нелегально, пассажиров, а вместо аэропорта «Шереметьево» отвезет куда-нибудь в лес. ГИБДД таким образом даже спасет жизнь этому пассажиру. Здесь нужно потерпеть.

При проверке таксистов досмотр пассажиров инспекторами ГИБДД недопустим, говорят юристы. Для такой процедуры необходимы весомые основания – такие, например, как подозрению в преступлении. А вот осмотр автомобиля вполне законен, объясняет председатель Союза пассажиров, член общественного совета при **Минтрансе России** Кирилл Янков.

ЯНКОВ : Личный досмотр осуществлять не могут. Могут досматривать автомобиль. Такое право у инспекторов есть.

Пассажиры хоть и согласны, что в сфере такси наводить порядок, конечно, нужно, однако терпеть неудобства напрочь отказываются. К тому же часто не понятно, кто будет компенсировать так называемые издержки – потраченное время и деньги. Ведь часто проверки заканчиваются отстранением водителя от управления и пассажиры, оказавшись на обочине, вынужден искать другую машину. По закону, говорят эксперты, клиент может отказаться от оплаты, если его не доставили до места назначения по независящим от него причинам, продолжает председатель Союза пассажиров, член общественного совета при **Минтрансе России** Кирилл Янков.

ЯНКОВ : Если вы заказывали такси через агрегатор, то нужно обратиться к агрегатору. Надо сказать, что обычно они возвращают деньги, если поездка была прервана по независящим от клиента причинам. Это – основание вернуть деньги. Если вы делали заказ в таксомоторном парке, то нужно обратиться к ним.

При наличной оплате, в случае незавершенной поездки, можно отказаться от расчета. Отправиться на поиск другого автомобиля можно и в случае затяжной проверки.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2154502/>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.03.27; УМНЫЕ «ЗЕБРЫ»; КАК НОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПОМОЖЕТ СПАСАТЬ ЖИЗНИ ПЕШЕХОДОВ?

Когда заходит речь о безопасных, комфортных и качественных дорогах, то автоматически подразумевается, что разговор о хорошем покрытии, нормальном освещении и скоростном режиме, – попросту рисуется такая благодатная картина для автомобилистов. Но на самом деле это еще и залог безопасности для пешеходов.

У нарушений ПДД со стороны пешеходов есть несколько причин. Конечно, прочно засевшее в их головах убеждение, что «пешеход всегда прав», приводит к печальным последствиям. Чаще всего они нарушают, переходя дорогу в неположенном месте. Если это случается на какой-нибудь тихой улочке, где и машин немного, и дорога по 1-2 полосы в каждую сторону, то последствия могут быть нефатальные. Но ведь есть граждане, которые отчаянно бегут сломя голову через многополосную магистраль... Даже на регулируемых пешеходных переходах периодически находятся торопыги, которые не могут дождаться своего зеленого сигнала и норовят проскочить на красный. Например, потому, что на противоположной стороне дороги вот-вот от остановки уедет автобус. Чтобы остановить таких шустрых, в мире давно отделяют проезжую часть от тротуара высокими ограждениями. Иными словами, в городах продуманная, современная и технологичная инфраструктура пешеходам просто необходима.

«Подсветить» пешехода

В Швеции нашли способ сократить смертность на дорогах в 2 раза, запустив проект Vision Zero. «В 1990-х годах у нас на улицах городов было много светофоров, обычных переходов с «зеброй», а также разрешена скорость 50 км/ч. Сейчас ситуация изменилась: у нас много круговых перекрестков и искусственных преград для снижения скорости (они построены по принципу «лежачего полицейского»). При этом во многих местах ограничение скорости сегодня составляет 30 км/ч. Если вы, например, пешеход или

велосипедист и вас сбивает машина на скорости 50 км/ч, то риск погибнуть у вас около 80%. Но если скорость автомобиля составляет всего 30 км/ч, шансы погибнуть у вас менее 10%», – объясняет секрет шведского феномена специалист по безопасности из Транспортной администрации Швеции Маттс-Оке Белин. В рамках проекта Vision Zero построили 12,6 тыс. безопасных пешеходных переходов, в том числе мостов и «зебр», обозначенных не только разметкой, но и световой сигнализацией.

Есть в Европе и другие умные приспособления на дорогах. Например, там давно используют световозвращатели и солнечные панели для подсветки переходов и обочин. Сейчас уже стали внедрять датчики движения для освещения светофоров. Так, на одной из улиц испанского городка Камбрильс в провинции Таррагона оборудовали пешеходный переход со светодиодной подсветкой, вмонтированной прямо в дорожное покрытие. Стоит приблизиться к нему на определенное расстояние, как датчики давления тут же включают обрамляющие «зебру» LED-огни, сигнализирующие водителям о необходимости остановиться. Стоимость такой умной «зебры» 9-10 тыс. евро, что, конечно, дорогое удовольствие для казны. Но это не значит, что и на российские улицы не придут новые технологии.

Ограждения для спешащих

Важной частью национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» станут инфраструктурные изменения. В частности, вдоль дорог решено установить ограждения. Барьеры, ограничивающие доступ пешеходам на проезжую часть, существенно снижают количество ДТП с их участием, поскольку ограничивают выход на проезжую часть вне зоны пешеходных переходов. Также высокие бордюры предотвращают выезд машин на тротуары. **Минтранс России** направил в регионы методические рекомендации, в которых одним из самых недорогих мероприятий значится установка ограждений. «Массово устанавливать пешеходные ограждения вдоль дороги вблизи переходов – правильная идея, – уверен глава Федерации автовладельцев России Сергей Канаев. – Люди перебегают дорогу в 30- 40 м от «зебры». Такое поведение может спровоцировать аварийную ситуацию даже со смертельным исходом, особенно в темное время суток».

Сегодня, как заверили «**АиФ**» в пресс-службе **Росавтодора**, в приоритете у дорожников строительство надземных и подземных пешеходных переходов. Кроме того, в покрытие проезжей части монтируют светодиодные маячки, которые обозначают границы перехода в темноте, а начертание разметки выполняют термопластиком, который хорошо заметен ночью. Перед нерегулируемыми «зебрами» наносят шумовые полосы, устанавливают датчики измерения скорости и камеры. Новые светофоры, работающие на солнечных батареях, уже были установлены в Краснодаре на трех улицах, сообщили в **Росавтодоре**. Светодиодное устройство разработано для обеспечения работы при любых погодных условиях и не подразумевает подключения к сетям электроснабжения. А на пешеходных переходах на региональной трассе Астрахань – Евпраксина установлены автономные комплексы искусственного освещения. Они работают за счет энергии солнца, которая накапливается в аккумуляторах. Благодаря таким светильникам ночью водители видят приближение пешехода и снижают скорость.

Несколько лет назад в России изменили ГОСТ и требования к пешеходным переходам. «Теперь переход должен выделяться не только белыми полосами, но и желтыми или оранжевыми.

Должна быть обеспечена подсветка переходов. Свою эффективность показала так называемая воздушная подсветка – когда над переходом натянут провод, на котором висят диодные фонари. Они буквально создают стену света над переходом. Примечательно, что такие технологии в Европе не используются нигде. Так что эффективность предстоит проверять нам самим», – говорит замначальника НЦ БДД МВД России Евгений Мухин. – Есть еще и такой вариант, как 3D-переход. На дороге с виду обычная разметка. Но

водителю кажется, что переход поднят над дорогой на 15 см. Волей-неволей скорость скинешь». В качестве эксперимента такие переходы организовали в нескольких регионах страны. В Самаре количество аварий на них сократилось с 6 до 3%, в Кемерове – на 81%, в Новокузнецке – на 44%.

Глава «Союза пешеходов» Владимир Соколов рассказал, что приподнятые пешеходные переходы, которые устанавливают в столице, впервые появились в Санкт-Петербурге 5 лет назад. Они показали свою эффективность: видя неровность, водители снижали скорость, чтобы не повредить авто. «Чтобы это получило массовое применение, нужны годы и средства. Также нужно изменить нормативы, в частности, разрешить эти приподнятые пешеходные переходы на магистральных дорогах – там, где нет подземных и надземных пешеходных переходов. Ну и на дорогах региональных, которые, по сути, являются скоростными», – считает он.

Светофоры с подсказкой

Много внимания за границей уделяют пропаганде безопасности дорожного движения. Предупреждающие надписи прямо на тротуарах, специальные знаки для пешеходов и социальная реклама в Европе – давно привычная и обыденная вещь.

Примеров подобной пропаганды много и в России. Например, этой весной еще на 46 пешеходных переходах в Москве появятся предупреждающие знаки – надписи, напоминающие взрослым и детям о том, как нужно правильно переходить дорогу. «Говорящие переходы» – совместный проект УГИБДД Москвы и ЦОДД, направленный на привлечение внимания пешеходов к их собственной безопасности: около 49 «зебр» без светофора такие надписи уже есть. Пешеходов предупреждают: «Возьмите ребенка за руку», «Посмотрите по сторонам», «Снимите наушники».

В октябре 2018 г. УГИБДД и ЦОДД провели в соцсетях конкурс на лучшую идею надписи. Победителями стали: «Не перебегайте дорогу», «Играть на дороге опасно», «Не спеши – успеешь». Теперь они будут нанесены перед переходами. На Кубани тоже появились подсказки пешеходам.

Есть и более масштабные проекты. Например, «Культура на дорогах». «Этот широкомасштабный информационно-просветительский проект, организаторами которого стали Госавтоинспекция МВД России, **Минтранс России**, Минпросвещения России при поддержке экспертного центра «Движение без опасности» и Российского союза автостраховщиков реализовывался в российских регионах в течение прошлого года, – рассказал заместитель главы российской Госавтоинспекции генерал-майор полиции Владимир Кузин. – Он был направлен на все категории участников дорожного движения и призван создать тот самый культурный пласт поведенческих норм, который будет включать в себя не только следование букве правил, но и появление канонов культурного поведения на дороге. Чтобы возникающие в ходе взаимодействия между участниками дорожного движения вопросы решались, прежде всего исходя из взаимного уважения и понимания».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.03.27; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ СЕРВИС МОМЕНТАЛЬНЫХ ВЫПЛАТ ВОДИТЕЛЯМ ТАКСИ

Водители такси, работающие с агрегаторами, смогут получать заработанные деньги сразу после завершения поездки. Выплаты будут приходиться на банковскую карту независимо от того, какая кредитная организация ее выпустила. Комплексное решение по организации быстрых безналичных выплат для работников такси запустила компания QIWI.

Сегодня деньги, которые пассажиры платят за поездку, пользуясь услугами такси, концентрируются у агрегаторов. Оттуда по цепочке они поступают в таксопарки, а те выплачивают их водителям. «Зачастую таксопарки испытывают сложности с организацией выплат, – отмечает директор по развитию массовых сервисов группы QIWI Виктория Кияченко. – Как правило, это средний и малый бизнес. Не все банки готовы

предоставлять им «зарплатные проекты» на привлекательных условиях, поэтому чаще всего водители такси получают зарплату наличными».

Новый сервис может решить проблему с выплатами. Кроме того, он может способствовать повышению производительности труда таксистов, отмечают в QIWI. Опыт показывает, что водители в среднем совершают на 30 процентов больше поездок, когда получают заработанные средства оперативно.

<https://rg.ru/2019/03/27/v-rossii-zapustili-servis-momentalnyh-vyplat-voditeliam-taksi.html>

РЖД-ПАРТНЕР; БОРИСОВА ЕКАТЕРИНА; 2019.03.27; В 2018 Г. КИТАЙСКИМИ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМИ В ДВУСТОРОННЕМ СООБЩЕНИИ РОССИЯ-КИТАЙ БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО 32% ГРУЗОВ

На сегодняшний день наблюдается заметный рост грузоперевозок автомобильным транспортом между Россией и Китаем. По данным **РОСАВТОТРАНС** в 2018 г. он увеличился на 17 % относительно 2017 г. Более 77% грузов было перевезено российскими перевозчиками.

Китайскими перевозчиками по итогам прошлого года было перевезено 614 тыс. т. – это около 32%. Как уточнил генеральный директор **РОСАВТОТРАНС** Алексей Двойных, участие перевозчиков третьих стран, в основном казахстанских, на российско-китайском международном рынке автомобильных перевозок незначительно и составило менее 1% от общего объема перевезенных грузов.

«В январе- феврале текущего года объем двусторонних международных перевозок составил более 500 тыс.т., что соответствует уровню аналогичного периода 2018 г. Увеличение объема перевозимых грузов потребовало и увеличения количества разрешений, на основании которых осуществляются такие перевозки. Так, если за 2017г. российской стороне было передано 64 тыс. 200 китайских разрешений на перевозку грузов в двухстороннем сообщении, то на 2018 г. количество таких разрешений увеличилось до 76 тыс. 200», – сообщил он.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/v-2018-g-kitayskimi-avtoperevozchikami-v-dvustoronnem-soobshchenii-rossiya-kitay-bylo-perevezeno-32-/>

ТАСС; 2019.03.27; НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОЯВЯТСЯ КОМПЛЕКСЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД

Первые комплексы фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения заработают на открытом для транспорта участке новой трассы «Таврида» до конца этого года. Об этом в среду во время отчета в Госсовете Крыма сообщил министр МВД Крыма Олег Торубаров.

Первую очередь трассы «Таврида», двухполосный участок от Симферополя до Керчи протяженностью 190 км, открыли для транспорта 31 декабря 2018 года. До завершения строительства трассы на открытом участке действует ограничение скоростного режима до 60 км/ч.

«На сегодня на территории республики функционируют 104 рубежа контроля: 53 единицы стационарной технических комплексов фото- и видеofиксации нарушений ПДД, 15 передвижных и 17 мобильных. До конца года будет осуществлен монтаж и ввод еще 15 таких рубежей контроля, в том числе запланировано и размещение на автодороге «Таврида», – сказал Торубаров.

<https://tass.ru/obschestvo/6262999>

ТАСС; 2019.03.27; ДОРОГА К АЭРОПОРТУ «БАЙКАЛ» В УЛАН-УДЭ СТАЛА ФЕДЕРАЛЬНОЙ

Подъездная дорога от трассы Р-258 «Байкал» (Иркутск – Улан-Удэ – Чита) к международному аэропорту «Байкал» в Улан-Удэ протяженностью 2,6 км получила статус федеральной. Об этом сообщается в среду на сайте **Росавтодора**.

«В оперативное управление ФКУ Упрдор «Южный Байкал» передан участок автодороги от автомобильной развязки на 454 км дороги Р-258 «Байкал» до международного аэропорта Улан-Удэ», – говорится в сообщении.

Прежде эта дорога находилась на балансе города. «Необходимость передачи автодороги в федеральную собственность обусловлена увеличением пассажиропотока воздушной гавани», – сказали в ведомстве.

Ранее на двух участках трассы федеральные дорожники возвели два надземных пешеходных перехода, обеспечив сквозной проезд из аэропорта в центр Улан-Удэ. «В этом году на вновь присоединенном участке протяженностью 2,6 км планируется устройство защитных слоев износа для сохранности дорожного покрытия» – приводятся в сообщении слова начальника Упрдор «Южный Байкал» Радика Фаразутдинова.

Кроме того, по словам Фаразутдинова, в этом году начнется разработка проектной документации для капитального ремонта переданного участка. Начало работ намечено на 2021 год.

Аэропорт Улан-Удэ является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. В 2017 году аэропорту присвоен статус открытого неба пятой степени свободы воздуха, что позволяет ему принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов (в России такой статус имеют аэропорты Владивостока, Сочи и Калининграда).

<https://tass.ru/ekonomika/6263098>

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.27; ПОЧТИ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА ЗАМЕНУ МОСТА НА ТРАССЕ «ЛЕНА» В ЯКУТИИ

ФКУ ДСД «Дальний Восток» (структура Росавтодора) объявило аукцион по выбору подрядчика на реконструкцию автомобильного моста через реку Амга на трассе «Лена» в Якутии, следует из данных сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 2,47 млрд рублей. Заявки принимаются до 11 апреля текущего года, аукцион намечен на 15 апреля.

К октябрю 2023 года подрядчику предстоит демонтировать существующий мост протяженностью 332 м, обустроить прилегающие к нему участки, и построить новый мост длиной 349 м.

Существующий мост расположен на 825 км трассы в Алданском районе, был построен в 1966 году и в настоящее время непригоден для ремонта, говорится в материалах Росавтодора.

В зону ответственности ФКУ ДСД «Дальний Восток» входят дороги общей протяженностью более 6 тыс. км. Ведомство выполняет функции заказчика по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог, ведет строительство и реконструкцию участков федеральных дорог «Амур», «Усури», «Колыма», «Лена» на Дальнем Востоке.

РГ – СЕВЕРО-ЗАПАД; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.03.27; VOLGABUS НА МАРШРУТЕ; В ПЕТЕРБУРГЕ НА ЛИНИЮ ВЫШЛИ ПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ

Первая партия электробусов (автобусов с электрическим двигателем) вышла на маршрут №128 в Санкт-Петербурге. Сейчас эти бесшумные и экологически чистые машины перевозят пассажиров с Наличной улицы на Васильевском острове до Аптекарской

набережной на Петроградке. Корреспондент «РГ» одной из первых проехала на новом транспорте и услышала мнения пассажиров.

<https://rg.ru/2019/03/27/reg-szfo/v-peterburge-na-liniiu-vyshli-pervye-elektrobusy.html>

ТАСС; 2019.03.27; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПРОИГРАЛИ «МЕТРОСТРОЮ» АПЕЛЛЯЦИЮ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЧЕТВЕРТОЙ ВЕТКИ

Властям Санкт-Петербурга в лице дирекции транспортного строительства города не удалось в апелляционном суде оспорить решение первой инстанции – Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которая отказала в иске к компании «Метрострой» по контракту на строительство новых станций на Лахтинско-Правобережной (четвертой) линии подземки. Об этом говорится в постановлении Тринадцатого арбитражного апелляционного суда.

«Постановление апелляционной инстанции – оставить без изменения решение, а апелляционную жалобу – без удовлетворения», – говорится в документе.

Согласно материалам дела, дирекция транспортного строительства заключила с «Метростроем» в 2015 году контракт на строительство первого пускового комплекса продолжения четвертой линии – от станции «Спасская» до станции «Большой проспект». По контракту дирекция перечислила «Метрострою» средства на строительство в сумме 1 млрд рублей, на которые компания должна была «погасить авансы» – выполнить работы и отчитаться за их исполнение.

В дирекции посчитали, что «Метрострой» в апреле, мае и июне прошлого года нарушил график погашения авансов и обратилась в суд, требуя взыскать с компании более 150 тыс. рублей.

Первая инстанция решила отказать в иске, так как в суде посчитали, что «Метрострой» представил в качестве доказательств все необходимые документы, подтверждающие исполнения обязательств. Дирекция транспортного строительства пыталась обжаловать решение в Тринадцатом арбитражном апелляционном суде.

<https://tass.ru/ekonomika/6262812>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.03.27; ЗА «ШАШЕЧКАМИ» ПРИСМОТРЯТ; НОВАЯ СИСТЕМА ПОМОЖЕТ СЛЕДИТЬ ЗА РАБОТОЙ ТАКСИСТОВ

Столичные власти представили неутешительную статистику по ДТП с участием такси: в прошлом году число таких аварий в городе увеличилось на 25%. В них погибли 23 человека, что на 15% больше, чем годом ранее. Такая тенденция не на шутку беспокоит московские власти. Как же ее переломить?

Одна из главных причин, по которой ездить на «шашечках» становится все более опасно, – нарушение режима труда и отдыха самими таксистами. «Большинство водителей, примерно 61%, подключены к двум и более агрегаторам. Мы в Москве стараемся следить за тем, чтобы операторы отключали водителей такси от своего сервиса, если они перерабатывают. Но таксисты просто берут второй смартфон и продолжают работать уже с другим агрегатором», – рассказал заммэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

В России запустили сервис моментальных выплат водителям такси

Но выход все-таки найден. Сейчас в столичном дептрансе идет работа над системой, которая позволит собирать данные о работе таксистов во всех агрегаторах, предлагающих услуги на территории Москвы. «Смысл ее в том, что регистрационные действия водителя в той или иной системе будут проходить через единый идентификатор. И мы будем видеть, что человек, например, уже отработал положенное время, и тогда сможем сами его заблокировать», – пояснил Ликсутов.

<https://rg.ru/2019/03/27/reg-cfo/novaia-sistema-pomozhet-sledit-za-rabotoj-taksistov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.03.27; ВЫБИРАЙ КОЛЕСА; КАРШЕРИНГ И ДРУГИЕ ПРОКАТНЫЕ СЕРВИСЫ В 2019 ГОДУ ЖДЕТ МАССА ИЗМЕНЕНИЙ

Сервисы краткосрочной аренды автомобилей развиваются в Москве вот уже четыре года. Начав всего с 35 каршеринговых машин в 2015-м, столица уже имеет 17,6 тысячи прокатных автомобилей. Мировое лидерство по соотношению таких транспортных средств на число жителей пока принадлежит Токио, но уже в 2019 году Москва надеется отодвинуть столицу Японии на второе место. Как дальше будет развиваться московский каршеринг, а также насколько увеличится парк прокатных велосипедов и самокатов в новом сезоне, узнавал обозреватель «РГ».

<https://rg.ru/2019/03/27/reg-cfo/karshering-i-drugie-prokatnye-servisy-zhdet-massa-izmenenij.html>

ТАСС; 2019.03.27; ШКОЛЬНИКОВ МОСКВЫ НАЧНУТ ОБУЧАТЬ ТЕХНОЛОГИЯМ УПРАВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО

НТИ «Автонет» запускает новый образовательный проект, в рамках которого учеников средних и старших классов школ Москвы будут обучать технологиям управления беспилотных автомобилей. Предполагается, что первые школьники начнут обучение уже этой осенью, сообщили ТАСС в пресс-службе НТИ.

«Беспилотные автомобили для детей – это настоящее, а не будущее. Когда они вступят в осознанный возраст перед ними не встанет задачи покупки личного автомобиля. Это другое поколение, дети другого формата, которым надо воспринимать транспорт иначе», – сказал собеседник агентства.

Ученикам средних и старших классов уже этой осенью начнут рассказывать о том, как правильно устанавливать техническое зрение, распознавать дорожную разметку, пешеходов, дорожные знаки и светофоры. Занятия будут вести ведущие российские инженеры, многие из которых уже сегодня создают полноценные беспилотные автомобили.

«В школах это занятие планируется ввести как дополнительное, однако данное решение будет согласовываться с Министерством просвещения. Пока такие занятия планируется проводить в школах и лицеях с техническим уклоном. В будущем планируется создание полноценных сетевых курсов по современным инженерным темам, к которым планируется привлечь консорциум вузов, созданный в прошлом году», – отметили в пресс-службе.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал ранее постановление о проведении с 1 декабря 2018 года на территории Москвы и Татарстана эксперимента по использованию на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей. По словам вице-преьера **Максима Акимова**, в декабре на дороги выйдут более 100 беспилотных автомобилей. По его словам, также в рамках эксперимента отдельно на полигоне будет отрабатываться использование беспилотников в зимних условиях, на участие подали заявки 27 компаний. Среди крупных компаний, заявлявших ранее об интересе к тестированию беспилотного транспорта в Москве, – «Яндекс», «Группа ГАЗ» и «КамАЗ».

<https://tass.ru/moskva/6262426>

На ту же тему:

[РЖД-Партнер \(rzd-partner.ru\)](http://rzd-partner.ru), Санкт-Петербург, 27 марта 2019

ИА РБК-ПЕРМЬ; 2019.03.27; УЧАСТОК ТРАССЫ М-7 НА ПОДЪЕЗДЕ К ПЕРМИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 440 МЛН

В Прикамье объявлен аукцион на выполнение работ по капремонту трассы федерального значения М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа на подъезде к городам Ижевск и Пермь на участке км 34+000 – км 42+000. Начальная цена контракта составляет 440,9 млн рублей. Источник финансирования – федеральный бюджет.

Заказчиком работ выступает ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Прикамье». Аукцион находится на этапе подачи заявок. Дата проведения конкурса в электронной форме – 12 апреля. Размер обеспечения заявки составляет 22,049 млн рублей, размер обеспечения исполнения контракта – 44,09 млн рублей. Сроки завершения работ, упомянутые в конкурсной документации – 20 октября 2019 года.

Протяженность участка, который должен быть отремонтирован, составляет 7,99 км. Дорога относится ко второй категории. Предполагается сохранить двухполосное движение, ширина проезжей части составит 7,5 метров. Вид покрытия – асфальтобетон.

Ранее ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Прикамье» объявило аукцион на выполнение работ по объекту «Ремонт автомобильной дороги Р-243 Кострома – Шарья – Киров – Пермь (участок Киров – Слободской – Б.Холуница – Омутнинск – Афанасьево – граница Пермского края) на участке км 161+642 – км 176+000». Конкурс будет проходить в электронной форме 8 апреля. Начальная и максимальная цена контракта составляет 214,94 млн рублей. Вся сумма будет выплачена заказчиком подрядчику в 2019 году.

Как ранее сообщал РБК Пермь, в 2019-2021 годах на развитие федеральных трасс Пермского края **Росавтодор** планирует направить свыше 4,3 млрд рублей. Общая протяженность автомобильных дорог **Росавтодора** в регионе составляет 520,5 км, из которых на 1 января 2019 года 92% соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию. На реализацию мероприятий по строительству и реконструкции, капитальному ремонту и ремонту, а также содержанию автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них на территории Пермского края в 2018 году было направлено 3,033 млрд рублей. В эксплуатацию введено более 180 км федеральных автомобильных дорог.

В период 2019-2024 годов в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры в Пермском крае **Росавтодор** начнет реконструкцию двух участков федеральной автодороги 242 Пермь – Екатеринбург.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c9b61839a79472ebd2d1c58>

КОММЕРСАНТЬ КУБАНЬ; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2019.03.27; КУБАНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРИНЯЛИ ЗАКОН «О ВНЕУЛИЧНОМ ТРАНСПОРТЕ»

Сегодня, 27 марта, депутаты краевого Законодательного собрания приняли закон «О внеуличном транспорте в Краснодарском крае». Документ в региональный парламент внес глава региона.

Согласно федеральному законодательству под внеуличным подразумевается пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров по изолированным от автомобильных дорог путям. В частности, речь идет о метро, фуникулере, монорельсе, железных и канатных дорогах. Законопроект призван урегулировать правоотношения в сфере организации транспортного обслуживания населения при перевозках внеуличным транспортом на территории региона.

Спикер ЗСК Юрия Бурлачко отметил, что фуникулеры и канатные дороги в крае существует только на олимпийских объектах Красной Поляны и еще в ряде мест побережья. Однако, по его словам, возможно, дальнейшее развитие транспортных систем

в крупных городах края пойдет именно по линии расширения общественного внеуличного транспорта – подземного и наземного метро, монорельсов, фуникулеров.

«Краснодар уже стал городом-миллионником. И пробки на наших магистралях, к сожалению, год от года растут вместе с увеличением количества машин. Поэтому такое внимание и интерес у жителей города вызывает проект наземного метро в краевой столице», – отметил Юрий Бурлачко.

Как ранее писал “Ъ-Кубань”, в середине марта губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев договорился с главой РЖД Олегом Белозеровым о реализации в кубанской столице проекта наземного метро. Глава региона назвал три основных направления, куда в окрестностях Краснодарской агломерации собираются пустить «Ласточки». Для этого планируется построить новые железнодорожные пути, десятки остановочных площадок и депо для электропоездов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924649?query=ржд>

ГТРК КАЛУГА; 2019.03.27; КАЛУЖСКИЕ ДЕПУТАТЫ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИНИЦИАТИВУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ «ЛИМИТА» СКОРОСТИ

В областном Законодательном собрании обсудили инициативу **министерства транспорта России** о введении штрафа за превышение скорости на 10 километров в час. Сумма штрафа составит 500 рублей. На данный момент ненаказуемый «лимит» для водителей составляет 20 километров в час.

Обсуждения нового законопроекта сейчас идет во всех регионах страны, депутаты на местах высказывают свои предложения по данному вопросу. В Калуге вместе с областными парламентариями документ рассмотрел депутат Государственной Думы Александр Авдеев. По его словам, возможность превышать скорость на 20 километров в час создает реальную угрозу безопасности дорожного движения. Например, при разрешенной на участке дороги скорости 60 километров в час, водители могут ехать 80, а эта скорость в черте города не является безопасной.

«Если это легковой автомобиль, и он вместо 40 км/ч едет 60 км/ч, а вместо 60 км/ч – 80 км/ч, то у него есть запас времени затормозить. А представьте себе грузовик или автобус, который превышает. И при разрешенной скорости 40 км/ч едет 60 км/ч в стесненном уличном пространстве. И для него 20 км/ч при такой массе – достаточно критическая вещь», – подчеркнул Александр Авдеев.

Однако депутаты правящей партии с такими выводами не согласны. По словам председателя комиссии по экологии и транспорту Сослана Такаева, далеко не всегда скоростной режим является причиной ДТП. По данным статистики, 20% аварий на дорогах страны случается из-за плохого состояния дорог, столько же – из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами. Скоростной режим в этом перечне далеко не на лидирующих позициях. Поэтому проблему дорожно-транспортных происшествий необходимо изучить комплексно, и лишь затем принимать решения об изменениях в законодательстве, резюмировал депутат.

«Необходимость снижения порога превышения скорости, за который водителей не штрафуют, необоснованна. Зависимость безопасности дорожного движения от превышения скорости в диапазоне от 10 до 20 километров в час не выявлена. Эта мера может обернуться не обеспечением безопасности, а сбором дополнительных денежных средств с владельцев автомашин», – уверен калужский депутат.

<http://gtrk-kaluga.ru/news/obschestvo/news-12767>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.03.27; АСВГК, «ПЛАТОН» И СИСТЕМА ДОПУСКА БУДУТ ОБСУЖДАТЬСЯ МОЭС В 2019 ГОДУ

Межотраслевой экспертный совет (МОЭС) определился с планом деятельности на 2019 год. Работа Совета сосредоточится главным образом на восьми ключевых направлениях, в

числе которых, в частности, система автоматического весогабаритного контроля (АСВГК), система «Платон» и система допуска на рынок грузовых перевозок (реестр перевозчиков).

Кроме того, внимание экспертов МОЭС в этом году будет акцентировано на вопросах цифровизации (электронный документооборот и т. д.), режима труда и отдыха водителей, страхования, СПС (соглашение о перевозке скоропортящихся продуктов) и деятельности самого МОЭС. По каждому направлению определены руководители рабочих групп.

Соответствующие решения были приняты членами МОЭС в ходе очередного заседания, прошедшего 27 марта в Москве.

Участники МОЭС проголосовали за принятие еще одного члена (фото: АТО Events)

Одновременно в составе Совета произошли очередные изменения. Так, список экспертов пополнил **директор департамента** автомобильной транспортной логистики Gefco в России Владимир Абрамов. Топ-менеджер заменил в составе Совета другого представителя Gefco – Ирину Новикову. Предшественница Абрамова, как пояснили редакции ГИД в самой компании, еще в январе перевелась на Украину, где возглавила местное представительство Gefco.

Напомним, что МОЭС был учрежден в январе 2017 года с целью создания эффективного и постоянно действующего канала конструктивного общения участников рынка и органов государственного управления.

В число членов МОЭС входят представители руководства ряда профильных ассоциаций (АСМАП, РАС, РАДОР, СААП), ведущие сотрудники специализированных научных институтов (НИИАТ и МАДИ), а также топ-менеджеры крупных автотранспортных и логистических предприятий (Gefco, Kuehne+Nagel, «Сельта» («Магнит»), «Деловые линии», APS («Адженс»), «Совтрансавто», ГК «Руста», «Итеко» и т. д.).

Также в заседаниях Совета принимают участие представители госрегуляторов (**Минтранса**, Росавтотранса, **Ространснадзора**, **Росавтодора** и др.).

заседание МОЭС

<http://truckandroad.ru/business/asvgk-platon-i-sistema-dopuska-budut-obsuzhdatsja-mojes-v-2019-godu.html>

РГ - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.03.27; ПАН ИЛИ ПРОПАН; АЛЬТЕРНАТИВОЙ ДОРОГОМУ БЕНЗИНУ В ЯКУТИИ СТАНЕТ ГАЗ

В Якутии будет создана сеть автомобильных газозаправочных станций. Для республики это не новинка, но пока число АГЗС здесь невелико.

- Сейчас у нас 48 таких станций. Добавим к ним еще 50. Мы также планируем увеличить и количество центров, занимающихся переоборудованием транспортных средств для использования газа, - отмечает министр промышленности и геологии региона Максим Терещенко.

Установка газобаллонного оборудования на машины стоит дорого, но окупается в течение нескольких месяцев за счет того, что газ обходится в полтора - два раза дешевле, чем бензин. Сеть заправок планируется создать в 16 улусах. Первую введут в Ленском районе уже в этом году. По словам председателя правительства республики Владимира Солодова, на всю программу до 2022 года потребуется 3,3 миллиарда рублей. 590 миллионов местные власти готовы выделить из регионального бюджета, 810 миллионов надеются получить из федерального, остальные затраты возьмут на себя заинтересованные предприятия.

По мнению Максима Терещенко, в районах, где будут действовать газозаправочные станции, надо в обязательном порядке переводить на недорогое и экологичное топливо весь транспорт, находящийся в государственной и муниципальной собственности. Газом планируется заправлять также дорожную и коммунальную технику, такси, машины,

осуществляющие перевозки по регулярным маршрутам. Что же касается населения, люди сделают выбор сами.

Бензин и солярка, доставляемые в Якутию извне, очень дороги. В центральной части республики цена одного литра давно перевалила за 50 рублей, на Севере она достигает 70-ти. В поисках вариантов удешевления горючего глава республики Айсен Николаев несколько месяцев назад предложил специалистам просчитать возможность производства своего моторного топлива из добываемых здесь углеводородов. Однако инженеры оценили эту идею скептически. Мощный нефте- или газоперерабатывающий завод, который мог бы окупиться, республике не нужен (объемы потребления топлива здесь чуть более миллиона тонн в год). А небольшие установки нерентабельны.

Тем не менее, власти республики настроены оптимистично. По словам Айсена Николаева, несколько инвесторов готовы вложиться в производство моторных топлив на территории региона параллельно с реализацией проектов по сжижению природного газа.

Кстати

В Южно-Сахалинске строится вторая газозаправочная станция. Ежегодно она будет давать до шести миллионов кубометров газа - на треть больше, чем первая станция. На начало 2019 года в области было 518 автомобилей, использующих «голубое» топливо. Поставлена задача к концу года удвоить количество машин на газе.

<https://rg.ru/2019/03/28/reg-dfo/v-iakutii-rasshiriat-set-gazozaprovchnyh-stancij.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИЯШКО РОМАН; 2019.03.27; В ПРОЕЗД В МАРШРУТКЕ В СТАВРОПОЛЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОПЛАТИТЬ НЕОБЫЧНЫМ СПОСОБОМ

Киоск на колесах

Необычный транспорт в последнее время курсирует по улицам Ставрополя. Под видом маршрутных такси скрываются настоящие передвижные магазины. Вот только сами пассажиры об этом не догадываются. Дело в том, что проезд в таком транспорте бесплатный, как утверждает сам перевозчик. А граждане платят за календари и открытки, которые должны взять на выходе.

Первыми внимание к таким четырехколесным «оборотням» привлекли водители одного из самых популярных городских маршрутов N 48 – нелегальные перевозчики с открытками отбирают у них клиентов. Те установили за свои услуги более низкую плату.

- Мы платим налоги, платим аренду. Нам не дают работать, – говорит бригадир маршрута Владимир Рева.

Кроме дублера 48-го маршрута по городу курсируют микроавтобусы с открытками еще по двум направлениям. Но власти не знают, как подступиться к этой проблеме. Так, заместитель начальника **Ространснадзора** по Северо-Кавказскому федеральному округу Валерий Изосимов заявил, что выявлять незаконных перевозчиков в ведомстве могут только в ходе рейдов.

Очевидно, что речь идет о пробелах в законодательстве, которыми воспользовались предприниматели. Продавцы календарей и открыток работают только на себя и на якобы существующего «фрагтователя», который заказывает услуги. Не секрет, что общественный транспорт конкурирует за пассажиров. Каждый перевозчик пытается оказаться на переполненной остановке первым. Нелегалы руководствуются исключительно возможным заработком.

<https://rg.ru/2019/03/27/reg-skfo/v-proezd-v-marshrutke-v-stavropole-predlozhili-oplatit-neobychnym-sposobom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2019.03.28; В РФ ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ОБОРУДОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ КАМЕРАМИ

Поправки в Закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности...» и в Закон «О безопасности дорожного движения» вступают в силу сегодня, 28 марта.

Новые правила обязывают владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования оборудовать переезды видеокameraми. Приборы должны иметь функцию автоматической фиксации нарушений правил пересечения автомобилистами железнодорожных путей.

Камеры должны появиться на переездах, расположенных на одном уровне с автомобильной дорогой, через который идет большой поток машин.

Видеокамеры будут устанавливаться на переездах инфраструктуры РЖД, таких объектов в России большинство. А вот для частных линий сделано исключение, чаще всего частные линии встречаются на складских и промышленных территориях и не пересекаются с оживленными дорогами.

<https://rg.ru/2019/03/28/v-rf-izmenilis-pravila-oborudovaniia-zheleznodorozhnyh-pereezdov-kamerami.html>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.03.28; «СЕЙЧАС КОМПАНИЯ СТОИТ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ»; ЛЕЙЛА МАММЕДЗАДЕ О ДОЛГАХ И ПЛАНАХ ГРУППЫ FESCO

Транспортная группа FESCO, основной оставшийся актив арестованного год назад Зиявудина Магомедова, 28 марта впервые за два года опубликует годовую отчетность. О реструктуризации долга, ставке на интермодальные перевозки и переговорах с инвесторами “Ъ” рассказала председатель совета директоров FESCO Лейла Маммедзаде.

- Каковы итоги 2018 года?

- Для FESCO это был очень хороший год. Выручка у нас около \$1 млрд (чуть меньше 60 млрд руб.), она выросла примерно на 35% к 2017 году, EBITDA – рекордная за пять лет, почти 11 млрд руб., рентабельность – почти 19%. Чистый долг – около \$610 млн, соотношение долг к EBITDA меньше 4. За три года мы прошли очень большой путь, чтобы привести компанию к нынешним показателям. В целом совет директоров доволен результатами и работой менеджмента.

- Что позволило улучшить показатели?

- Здесь есть ряд объективных и субъективных обстоятельств. Очевидно, что рынок перевозок в 2018 году значительно вырос. По нашим оценкам, рост контейнерного грузооборота в целом составил 12%. А мы выросли больше рынка и с более слабой позиции, чем конкуренты.

FESCO полностью вышла из финансового дефолта и урегулировала все просроченные задолженности. Во многом внутренний кризис последних трех лет заставил нас внимательно пересмотреть стратегию, драматически сократить расходы и сосредоточиться на основном бизнесе – интермодальных перевозках. Мы смогли обеспечить рост за счет развития сети маршрутов и серьезного сокращения сроков перевозки. Сейчас более трети грузов из Китая, Японии и Кореи идет по программе FESCO Fast Forward – 15-20 дней до Москвы.

- Можете назвать конкретные шаги?

- Мы продали 25% акций в «Трансконтейнере», деньги пошли на погашение долгов. Вышли из капитала «Трансгарант-Украина», приобрели больше железнодорожного парка и инвестировали в новое оборудование в порту. Также серьезно оптимизировали расходы, пересмотрели стратегию компании, централизовали все внутренние сервисы. Это было упражнение: финансовое, операционное, стратегическое.

- А сейчас продажу долей или отдельных сегментов бизнеса рассматриваете?

- Мы твердо верим в будущее FESCO и хотим развивать дальше то, что умеем лучше всего,- контейнерные перевозки. Компании 140 лет, мы одни из старейших на мировом рынке. Компания почти полностью вышла из полувагонов и всю вырученную прибыль инвестировала в фитинговые платформы. Мы планируем оптимизировать флот, усовершенствовать маршрутную сеть в морских перевозках. Но это все позволяет улучшить маржинальность, которая выросла почти до 20%, и работать на рынке с теми клиентами, которые нам интересны.

- Как вы урегулировали ситуацию с облигациями, по которым FESCO допустила дефолт?

- Три года назад EBITDA FESCO была всего \$92 млн, долг превышал \$1 млрд, компания находилась в дефолте, мы начали переговоры с держателями евробондов. Спустя год нам удалось договориться о дисконте почти 30%. Не припомню, чтобы кому-то удавалось получить такой дисконт. Мы очень гордимся этой победой. В 2018 году мы продолжили переговоры с держателями российских бондов в рублях и тоже договорились о значительной скидке. Мы полностью вышли из реструктуризации евробондов еще в конце 2017 года. Сейчас фактически закрыли и рублевые – осталось выплатить примерно 1-2 млн руб. из 6 млрд, выкуп которых задержался по техническим причинам.

- Что со сделкой по продаже DP World 49% в FESCO?

- Мы начали эти переговоры, когда находились в процессе реструктуризации долга. Финансовая ситуация была тяжелая и часть логики во вхождении DP World состояла в том, чтобы направить деньги от сделки на оплату долгов. Сейчас ситуация совершенно изменилась. DP World – крупнейший портовый оператор в мире, у них есть опыт, знания, которые нам были бы интересны. Но порт Владивосток – это стратегический актив, и любое вхождение в капитал иностранного оператора требует одобрения правительственной комиссии по контролю за иностранными инвестициями. Одобрение не получено.

- В случае получения одобрения сделка бы состоялась?

- Сложный вопрос. Предыдущий этап переговоров мы вели в совершенно иной финансовой ситуации. Сейчас компания стоит гораздо больше. Дополнительный капитал FESCO, безусловно, интересен, но той сделки больше нет. Хотя работать с DP World нам в любом аспекте было бы очень интересно.

- Правда ли, что вы ведете переговоры о продаже доли с китайской Cosco?

- Мы не ведем таких переговоров. Здесь была бы такая же ситуация, как с DP World,- нужно одобрение правительственной комиссии. Но мы ведем с ними переговоры о разных форматах сотрудничества. Мы вообще очень заинтересованы в Китае, сделали много шагов, чтобы расширить логистическое присутствие в этой стране. У FESCO в КНР три офиса – в Шанхае, Пекине, Гонконге, там работают около 150 человек. Даже если мы сможем занять пару процентов рынка, а мы считаем, что можем, потому что имеем знания, умения, опыт, это позволит значительно увеличить EBITDA и выручку. Поэтому ведем переговоры с большим количеством китайских, японских, корейских компаний о разных форматах совместной работы.

- Каких именно форматах?

- Совершенно разных. Например, если брать Японию, раньше у нас была перевозка туда раз в две недели, теперь раз в неделю – и обсуждаем дальнейшее увеличение. Мы же не сами везем груз, мы договариваемся с японскими операторами, чтобы его скомпоновать, загрузить контейнер, доставить в РФ.

Раньше мы могли работать только с большими клиентами, потому что везти один контейнер было невыгодно. Но сегодняшние технологии позволяют менять маршрутизацию и оптимизировать груз. Мы можем теперь везти малый и средний бизнес, потому что понимаем, как и с кем лучше компоновать грузы. Для российских некрупных производителей становится выгодным выходить на рынки Китая и АТР. То есть это

тотальный win-win для всех участников с минимальными инвестициями – то, что в бизнесе называется «низко висящий фрукт».

Для нас это помимо повышения грузооборота еще и увеличение эффективности. Раньше мы принимали в основном импорт, но за счет того, что увеличиваем экспорт и меняем маршрутизацию, порожний пробег минимальный – меньше 0,5%.

- Есть ли у компании планы по закупке новых фитинговых платформ?

- Да. В 2019-2020 годах планируем приобрести 1 тыс. платформ и 500 контейнеров. Идет дискуссия между менеджментом и производителями, возможно, часть будет выкуплена с рынка.

- Вы сохраняете интерес к участию в аукционе на покупку доли ОАО РЖД (25% плюс 1 акция, продажа запланирована на июнь) в вашем СП – контейнерном операторе «Русская тройка». Зачем это FESCO? Откуда планируете взять средства на сделку?

- Мы, безусловно, будем участвовать в аукционе и намерены выиграть. Нам необходим этот парк, поскольку у нас увеличиваются объемы грузооборота в порт Владивосток. В этом году мы ждем около 600 тыс. TEU. Порт сможет принять такой объем, но не сможет вывезти. Поэтому необходимо увеличить парк подвижного состава. Мы же интермодальный перевозчик: везем морем, привозим в собственный порт и дальше на собственном железнодорожном составе довозим до клиента. Мы настроены на расширение мощностей порта. В 2017 году было 460 тыс. TEU, в 2018 году – 550 тыс. TEU. Сейчас мы реконструируем железнодорожные пути внутри порта для подвода большего количества вагонов, увеличиваем парк контейнеровозов. В планах довести возможности порта к 2020 году до 800 тыс. TEU. Мы будем дальше выходить из ряда активов и перекладываться в порт и в железнодорожный дивизион.

- О каких активах идет речь?

- Мне бы не хотелось озвучивать детали, но это относительно небольшие сделки в узких и специализированных сегментах и направления, из которых мы можем выйти без ущерба для бизнеса. То есть это внутренняя программа перестройки.

- Планируется ли привлечение иностранного игрока в железнодорожный сегмент? Или, возможно, РФПИ?

- Сейчас нет.

- Если вы делаете ставку на интермодальные контейнерные перевозки, насколько негативно отразилась на компании продажа блокпакета в «Трансконтейнере»?

- Между «Трансконтейнером» и FESCO всегда было операционное взаимодействие. Мы брали в аренду их контейнеры и продолжаем это делать по необходимости. В объединении и синергии бизнеса был большой потенциал. Но жизнь диктует свои условия – FESCO была в тяжелом состоянии, мы приняли решение выйти из актива и не жалеем об этом. Оно позволило нам стать финансово устойчивыми и вкладывать деньги в те сегменты бизнеса, где идет активное развитие. Мы продолжаем работать с «Трансконтейнером», но дискуссия о его возможном приобретении осталась в прошлом.

- Какие-то еще грузы планируется развивать в порту Владивостока кроме контейнеров?

- У нас серьезно растет грузооборот по генеральным грузам. Экспорт также растет, и нам хотелось бы его увеличить за счет строительства дополнительного причала, необходимо дноуглубление до 16,5 м. Это позволит приводить большие суда, что удешевляет перевалку груза, увеличивает маржинальность. Но это все nice to have. Ключевой фокус на контейнерных грузах.

- Масштабный проект создания порта Зарубина остался в прошлом?

- Как я уже говорила, последние три года были очень тяжелыми. Мы намеренно отложили такие амбициозные проекты, как Зарубино, строительство других портов. Сейчас мы пришли в здоровое состояние, но такие проекты, как Зарубино, остаются в резерве. Мы твердо верим в их будущее, очевидно, что Дальний Восток уже сейчас является транзитной точкой для перевалки из Китая в Европу через РФ. Но проект потребует

значительных финансовых ресурсов. Наверное, еще год-другой будем продолжать работать над улучшением финансовых показателей, прежде чем вернемся к этой идее.

- Какие проекты удастся реализовать?

- В 2018 году в первую очередь мы продолжили развивать тему FESCO Fast Forward – первый сервис «Шанхай-Москва за 20 дней» был запущен в 2016 году. К началу проекта средний срок доставки на этом маршруте (через Владивосток) превышал 40 суток. На сегодняшний день каждый третий контейнер из Шанхая в Москву перевозится за 15-20 дней, еще почти половина – за 21-25 дней. У нас есть подобные сервисы из Японии и Кореи. Средняя скорость доставки товаров из портов Японии в Москву по Транссибу составляет 27 суток, через Суэцкий канал – около 50 суток. За счет оптимизации технологии сквозной перевозки FESCO сокращает среднее транзитное время до 20 суток, а для отправок из ближайших портов, например Тоямы, – до 15 суток. Это очень востребованная история, и мы, конечно, продолжим работать над ее дальнейшей эффективностью.

- Как вы оцениваете перспективы развития контейнерного рынка в целом?

- Контейнерный рынок в РФ в 2018 году увеличился на 12%, в 2019 году мы ждем роста около 7%. Он происходит не столько за счет импорта, сколько за счет транзита и экспорта. Транзит через РФ по железной дороге в 2018 году по сравнению с 2016 годом увеличился более чем вдвое, до 557 тыс. TEU. Мы на маршруте Китай-Европа-Китай, который запустили в 2016 году, выросли почти в 2,5 раза, до 7,3 тыс. TEU.

- За счет чего вы ожидаете роста грузооборота?

- Транзит растет за счет Китая. Сроки стали приемлемыми, цена конкурентна, потому что китайское правительство дает субсидии. База низкая. Очевидно, что сектор будет серьезно расти. Когда ОАО РЖД достроит инфраструктуру, тот, кто будет готов обеспечить лучший сервис, сможет претендовать на большую долю рынка.

- В 2019 году будете открывать новые направления по интермодальным перевозкам?

- Основной приоритет – запустить транзитные перевозки из Кореи и Японии через Дальний Восток по Транссибу в Европу. Сейчас весь этот грузопоток идет по маршруту через Суэцкий канал, а ведь 10% от него – это уже 500 тыс. TEU дополнительного объема для обработки на российской инфраструктуре.

- Что будет с судоходным бизнесом? Планируется ли закупка нового флота?

- Да, в перспективе следующих пары лет мы планируем продать ряд судов малой грузоподъемности и обменять их на большие, которые позволят улучшить доходность и лучше встроиться в общую логику перевозок FESCO.

- Есть ли в планах строительство новых судов?

- Нет, мы не будем покупать новые суда, сейчас есть возможность очень выгодно приобретать подержанный флот в хорошем состоянии. Кроме того, у всего нашего флота загрузка 100%, мы не можем себе позволить что-то продать, а потом стоять и ждать, когда для нас построят новое судно. Сейчас судоходный бизнес – это сервис к интермодальным перевозкам. Флот подстроен под нужды всей компании и будет эффективной частью всей цепочки.

- В правительстве активно идут разговоры о необходимости перевода судов под российский флаг, готова ли компания к такому?

- Часть наших судов – 13 штук – уже ходит под российским флагом внутри РФ, а также в Китай, Японию и Корею. Хотя на большинстве зарубежных маршрутов используется иностранный флаг. Это главным образом связано с экономикой, это международная практика. Но если будет решение правительства, мы его выполним.

- Сейчас очень модно говорить про Северный морской путь, и в контексте контейнерных перевозок вы как-то рассматриваете это направление?

- Конечно, да. Увеличиваются возможности для маршрутов, экспорт растет, мы остаемся частью этого рынка. Ключевым для нас остается Дальний Восток.

- В январе FESCO приступила к реализации проекта снабжения на дизель-электроходе «Василий Головнин» индийских научно-исследовательских станций в Антарктиде, который продлится до апреля 2019 года. Насколько это перспективно?

- Наше судно «Василий Головнин» доставляет на индийские станции «Бхарати» и «Майтри» генеральные грузы, продукты питания, топливо, ну и главное, людей – членов научных экспедиций. FESCO предоставляет действительно уникальную услугу ледового плавания во льдах Антарктики и имеет большой опыт в этой области, неоднократно участвовало в государственных проектах по снабжению научно-исследовательских станций Австралии, Великобритании и Аргентины. На протяжении 60 лет работы на полярных станциях экипажами судов FESCO выполняла погрузку и выгрузку грузов на лед и необорудованный берег, зачастую это были сложнейшие операции.

- А каковы ваши личные планы? Сложная ситуация вокруг группы и ее владельца, срыв сделок и планов, давление не заставляют думать о смене места работы?

- Для меня личная история успеха – это не продажа и не приобретение активов. Я все-таки не M&A-менеджер. Год назад я ушла из «Суммы» и теперь хочу быть вовлеченной в историю FESCO, довести компанию до такого состояния, когда я с гордо поднятой головой скажу, что сделала из нее чемпиона индустрии. И не потому, что инвесторы или акционеры влили колоссальные деньги, а все тяжелым трудом, сложными решениями, мелкой кропотливой работой, которая, тем не менее, принесла не меньшие результаты, как если бы кто-то взял и вложил в FESCO \$300-400 млн.

<https://www.kommersant.ru/doc/3924751?query=ржд>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; СЕРГЕЙ БЕЛОВ; 2019.03.26; БЕЗ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

В мае участники и инвалиды Великой Отечественной войны смогут бесплатно ездить в поездах с одним сопровождающим. А дети 10-17 лет на весь летний период получают 50-процентную скидку для проезда в плацкартных и общих вагонах.

Сейчас железные дороги готовятся к летнему сезону. План по перевозкам – более 38 млн пассажиров, из которых 2,5 млн – дети.

«Хотел бы попросить поддержать предложение компании – возможность предоставить скидку в 50 процентов с 1 июня по 31 августа для перевозки детей с 10 до 17 лет в плацкартных и общих вагонах», – обратился глава «РЖД» Олег Белозеров к председателю правительства.

Дмитрий Медведев, оценив неплохое финансовое состояние компании, согласился, что на такой шаг можно пойти снова. «Мы и в предыдущий период такие решения принимали – на государственном и корпоративном уровне. Я думаю, что эта практика хорошая. Наши граждане этой льготой активно пользуются, – заметил он. – Это помогает многим семьям с детьми снизить расходы на поездки для отдыха: на юг или в другом направлении».

Продажа льготных билетов для школьников на летний сезон уже открыта.

Кроме того, в мае льготы на проезд получают участники и инвалиды Великой Отечественной войны. С 1 по 31 мая они смогут бесплатно воспользоваться железными дорогами вместе с одним сопровождающим. «Исхожу из того, что это действительно, по сути, наш долг, – поддержал Медведев. – И такая льгота тоже будет способствовать возможности ветеранам съездить к близким, к местам боев, хотя они уже все люди преклонного возраста, и поэтому наличие сопровождающего тоже абсолютно объяснимо». Как уточняется на сайте «РЖД», акция будет действовать в течение всего мая без ограничения по количеству поездок. «РЖД» обещает обеспечить бесплатный проезд в вагонах всех классов (включая СВ и «Люкс») всех поездов дальнего следования, курсирующих внутри страны, включая «Сапсаны» и «Ласточки». При этом плата за постельные принадлежности и питание также взиматься не будет. Оформить бесплатный билет можно уже сейчас в кассах дальнего следования.

<https://rg.ru/2019/03/26/uchastniki-vov-v-mae-poluchat-pravo-besplatnogo-proezda-v-poezdah.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ЕГОРОВА; 2019.03.27; НАВЕДЕНИЕ МОСТОВ В ГОСУДАРСТВЕ ПОСТАВЛЕНО НА ПОТОК

Строительство и реконструкция мостов – масштабный этап проекта обновления железнодорожной системы, который сегодня реализуется по всей стране на объектах разного уровня: от гигантского Крымского моста через Керченский пролив до московской арочной эстакады между станциями МЖД «Тестовская» и «Фили».

Такой глобальный размах в деле «наведения мостов» способствует не только формированию нового транспортного каркаса, высокотехнологичного и удобного для пассажиров, но и развитию международного сотрудничества.

Путь в Поднебесную

Особенно ярко это видно на примере строительства железнодорожного моста через реку Амур. Он соединит село Нижнеленинское в Еврейской автономной области и китайский город Тунцзян. По новому мосту в Китай будут доставлять продукцию Кимкано-Сутарского обогатительного комбината, а на импорт пойдут строительные материалы, сельхозтехника и продукты питания. Строительные работы планируется завершить уже в 2019 г. По словам Алексея Крапивина, гендиректора «Группы компаний 1520», которая проводит строительные работы на объекте, новая транспортная инфраструктура свяжет Транссибирскую магистраль с китайской сетью железных дорог. «Благодаря этому проекту путь продукции дальневосточных предприятий до потребителей в Китае и странах Юго-Восточной Азии сократится без малого на 1800 км, – говорит Алексей Крапивин. – Кроме того, мост ликвидирует сезонность в работе существующего пограничного перехода и тем самым повысит конкурентоспособность товаров с Дальнего Востока на азиатских рынках». Ожидается, что наращивание торговли с Китаем станет драйвером развития как для Ленинского муниципального района, так и для Еврейской автономной области в целом.

Потоки разведут

Не менее важную транспортную задачу предстоит решить новому железнодорожному мосту на территории Московской области, который является частью перегона Реутово – Балашиха. Работы здесь начались еще в 2017 году и на сегодняшний день близки к завершению. Проводит их ФСК «Мостоотряд-47», входящая в «Группу компаний 1520». Гендиректор «Мостоотряда-47» Олег Пирогов уверен, что скоро жители городского округа вздохнут с облегчением: «Железнодорожная эстакада позволит развести потоки поездов и исключить перекрестное движение на участке. Таким образом, пригородные поезда, сворачивающие в сторону Балашихи, не будут пересекать пути, по которым идут электрички со стороны Железнодорожного и скоростные поезда из Нижнего Новгорода». Кроме того, будет уложен второй главный путь до станции «Балашиха» и количество пригородных поездов от Москвы увеличится до 38 в сутки, запустят 16 скоростных электричек.

Без остановок

Если говорить об уже сданных в эксплуатацию объектах, то стоит особо отметить арочный железнодорожный мост между станциями МЖД «Тестовская» и «Фили», а также тоннель на станции «Гривно» в Подольске, который был построен меньше, чем за год, без остановки движения поездов. В настоящий момент реконструируются мосты через Оку и Дон. «Идут работы на 105 км участка Москва-Курск МЖД, а также на участке Валуйки – Лиски Юго-Восточной железной дороги, – рассказывает гендиректор ФСК «Мостоотряд-47». – Мы монтируем участки полотна и объекты прилегающей инфраструктуры без остановки движения поездов по данному направлению».

Новые мосты позволяют соединить отдельные участки дорог и инфраструктурные объекты в единую систему транспортного каркаса страны, увеличить провозную способность путей и нарастить скорость движения поездов, обеспечив при этом высокий уровень безопасности перевозок. Несмотря на общность функционала каждый мост по своему уникален. Одни объекты поражают масштабом и уровнем инженерии, другие заставляют остановиться, чтобы рассмотреть элегантное сплетение арок, третьи дают возможность развивать экономику целым регионам, четвертые ежедневно помогают экономить время в пути десяткам тысяч пассажиров. Вместе они способствуют созданию новых условий для работы и жизни – более комфортной, счастливой и устремленной в будущее.

<https://rg.ru/2019/03/27/navedenie-mostov-v-gosudarstve-postavleno-na-potok.html>

ГУДОК; 2019.03.28; ЛЕВ КАДИК ; РАССТРОЙСТВО ОТ ТЯЖЕЛОВЕСОВ; УЧЕННЫЕ ИЗУЧИЛИ ВОЗДЕЙСТВИЕ СОСТАВОВ ПОВЫШЕННОЙ МАССЫ НА ПУТЬ

Специалисты АО «ВНИИЖТ» завершили исследование воздействия тяжеловесного движения на состояние пути. Результаты исследования показывают, что длительное воздействие тяжеловесных поездов приводит к увеличению количества расстройств пути более чем на треть.

Совместное исследование специалистов АО «ВНИИЖТ», РУТ (МИИТ) и Федерального ядерного центра «Всероссийский научно-исследовательский институт экспериментальной физики» (ВНИИЭФ) проводилось по заказу Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) ОАО «РЖД» и при поддержке гранта Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ). Измерения проводились с 2014 по 2016 год на малонагруженном участке Октябрьской железной дороги Ковдор – Пинозеро – Мурманск. Окончательная обработка результатов завершилась в этом году.

Как рассказал «Гудку» научный сотрудник центра «Путевая инфраструктура и вопросы взаимодействия колесо – рельс» АО «ВНИИЖТ» Иван Третьяков, исследовалось воздействие на путь поездов весом от 2 до 8 тыс. тонн, а также 12 тыс. тонн, сформированных как из типовых вагонов с нагрузкой от 23,5 до 25 тонн на ось, так и инновационных с нагрузкой 27 тонн на ось. Программа испытаний предусматривала поездки по пяти опытным участкам с одинаковой конструкцией верхнего строения пути, но различными параметрами земляного полотна, а также круглогодичные измерения изменений в состоянии пути. Измерения проводились при последовательном увеличении массы поездов на различных скоростях, что позволило ученым собрать максимально возможный объем данных о воздействии тяжеловесного движения на элементы пути. За время наблюдений участок пропустил 36 млн тонн брутто, из которых 10% было перевезено в инновационных вагонах.

Измерения напряжений в кромках подошвы рельсов, вызываемых проходящими поездами, проводились с помощью тензометрических датчиков, установленных на рельсах. Остаточные осадки пути измерялись геодезическим оборудованием и с оборудованием, установленным на вагонах-путеизмерителях. Собранные данные были использованы для расчета прогноза расстройств пути с помощью математической модели накопления деформаций верхнего строения пути, созданной специалистами ВНИИЭФа и ВНИИЖТа на основании ранее выполненных исследований на Экспериментальном кольце АО «ВНИИЖТ». По словам Ивана Третьякова, результаты вычислений показали, что повышение веса поездов до 8 тыс. тонн и более приводит к существенному увеличению количества расстройств пути. Исследование также выявило, что длина состава является важным фактором в накоплении расстройств пути.

Прохождение составов инновационных вагонов с повышенными осевыми нагрузками приводит (в зависимости от первоначального состояния пути) к увеличению количества

расстройств на 16% при хорошем состоянии пути и на 36% – при удовлетворительном. Тяжеловесные поезда той же массы, составленные из типовых вагонов, оказывают значительно меньшее воздействие: количество расстройств увеличивается лишь на 12% при хорошем состоянии пути и на 26% – при удовлетворительном.

Результаты исследования были использованы ЦДИ для оценки воздействия на путь инновационного подвижного состава при прогнозировании затрат на обслуживание пути.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1457959>

ГУДОК; С. ПЛЕТНЕВ; 2019.03.27; НОВЫЙ ВАГОН РОЖДАЕТСЯ В ТВЕРИ; ТРАНСМАШХОЛДИНГ И ФПК ПОЛНОСТЬЮ МЕНЯЮТ ФОРМАТ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СТРАНЕ

Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ), который входит в состав АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ), начинает реализацию крупнейшего контракта на поставку современного подвижного состава для пассажирских перевозок.

Александр Лошманов, заместитель генерального директора по развитию пассажирского транспорта ТМХ

Договор призван кардинально изменить представления пассажиров о железнодорожном транспорте и качестве сервиса. О том, как предприятие готовится к новым задачам и что будет представлять собой современный подвижной состав, рассказывает заместитель генерального директора по развитию пассажирского транспорта Трансмашхолдинга Александр Лошманов.

– Александр Евгеньевич, контракт с Федеральной пассажирской компанией (АО «ФПК») был подписан в феврале и вызвал заметный резонанс в отрасли. Что значит это соглашение для всех его участников?

– Да, это соглашение очень важно как для нашего холдинга, так и в целом для всей железнодорожной отрасли. Для нас контракт означает, что с 2019 по 2025 год наши заводы будут загружены работой, мы будем поступательно развиваться. Сделка очень крупная, это 284,4 млрд руб. с НДС, и договор предполагает поставку 3730 новых вагонов для ФПК.

Сам контракт, его условия являются в полном смысле инновационными для отрасли. Он создаст для нашей компании определённые гарантии, необходимые для расширения производства. Поставлять подвижной состав будет Тверской вагоностроительный завод. За последнее время в его обновление мы инвестировали порядка 14 млрд руб., и сегодня предприятие по праву является одним из самых современных машиностроительных заводов в стране. ФПК рассылала свои требования к новому подвижному составу и по другим компаниям, сравнивала условия, возможности и другие параметры. Но в результате остановилась на ТВЗ. Мы понимаем, что на нас лежит большая ответственность. Поэтому будем работать так, чтобы не подвести своего заказчика.

– Как контракт повлияет на железнодорожную отрасль?

– Нужно понимать, что сам этот контракт появился после глубоких и сложных маркетинговых проработок, которые провели ОАО «РЖД» и АО «ФПК». Была определена стратегия развития Федеральной пассажирской компании, и под неё уже было определено необходимое количество вагонов и их комплектация. Поэтому, чтобы изготовить то, что необходимо рынку, мы должны будем работать в постоянном контакте с ФПК, реагируя на изменения конъюнктуры.

В ближайшее время мы представим заказчику свою инвестиционную программу, потому что под новый подвижной состав всё равно нужно производить определённые изменения в технологиях, закупить оборудование. Мы продемонстрируем те шаги, чтобы заказчик понимал, что мы сделаем всё в срок.

Особое внимание мы уделяем качеству. В договоре предусмотрены значительные платежи за отклонения в качестве. Мы понимаем, что это будет только способствовать развитию

нашего тверского предприятия. Есть очень высокое требование – не менее 85% компонентов вагона должны быть российского производства. Компоненты эти должны соответствовать мировому уровню, поэтому предстоит серьёзно поработать с нашими поставщиками. На 2019–2020 годы они уже определены, но мы заинтересованы в том, чтобы как можно больше других предприятий принимало участие в изготовлении подвижного состава. Чем больше инновационных качественных материалов, тем лучше будет пассажирам.

– Что же будет представлять собой пассажирский вагон нового поколения?

– Пассажиры заметят изменения ещё на перроне, подходя к входной двери вагона. Зона посадки будет освещена, в том числе и место на платформе. Сама дверь открывается нажатием кнопки. Тамбур в новом вагоне – это не тот узкий проход, к которому все привыкли. Это будет широкий сервисный холл, где будет расположена сервисная зона с кофейным аппаратом, продажей снеков, водой. Пассажир перед и во время поездки может выпить кофе или чай, съесть лёгкие закуски, да и просто, как говорится, размять ноги. Создать такой холл стало возможным, объединив два вагона единым входом.

Изменяются и сами купе. Мы используем модный сейчас бионический дизайн, применяя в отделке мягкие природные оттенки, натуральные цвета, приятные на ощупь ткани. Изменены все элементы – от вешалок для одежды до светильников. Все сделано для того, чтобы во время длительной поездки пассажиру было удобно и комфортно. Кроме того, в купе установлены индивидуальные сейфы, чтобы можно было не беспокоиться за сохранность своих ценных вещей. Для каждого места предусмотрена розетка и USB-разъём для подзарядки гаджетов, так что в пути без связи никто не останется.

Однако самые значимые изменения произойдут в санитарной кабине. Впервые в истории российского вагоностроения в серийных вагонах появится душ. В туалете всё управление будет сенсорным. Для мам с детьми предусмотрен удобный пеленальный столик. Все материалы будут качественными и удобными, и сам дизайн направлен на то, чтобы это было чистое, светлое помещение, которое производит приятное впечатление.

– Когда такие современные вагоны появятся на сети?

– Первый подвижной состав мы передадим уже в сентябре этого года. После 2020 года пойдёт ещё более обновлённый подвижной состав со всеми изменениями, ряд из которых мы ещё должны оговорить с заказчиком. Обновления будут проходить фактически ежегодно. Кстати, в ближайшее время мы начнём проводить полную модернизацию и двухэтажных вагонов, полностью обновим и интерьер, и экстерьер.

– Кто занимался и будет дальше заниматься разработкой дизайна?

– Мы понимаем, что дизайн – это очень важная составляющая для пассажира, поэтому готовы привлекать лучших специалистов. ФПК проводит множество различных маркетинговых исследований на эту тему, потому что продукт должен быть востребован. Между различными видами транспорта существует серьёзная конкуренция, пассажиру нужно предложить лучшее, чтобы он сделал выбор в пользу железной дороги. Поэтому мы работаем в полном контакте с заказчиком. Договором предусмотрено, что те вагоны, которые пойдут в серию после 2020 года, сначала будут разрабатываться в режиме 3D. Делается специальный ролик, где можно виртуально походить по вагону, посмотреть и оценить его удобства, сделать замечания. Затем в натуральную величину изготавливается макет, который критически оценивается заказчиком. И только потом, когда мы получим обратную связь от пассажиров, продукт идёт в серию.

Мы сохранили на Тверском вагоностроительном заводе костяк конструкторского коллектива.

На сегодняшний день штат конструкторов выделен в отдельный инженеринговый центр ООО «ГМХ

Инжиниринг». Кроме того, для привлечения лучших дизайнеров мы будем проводить конкурсы. Ведь наш заказчик – ФПК – постоянно проводит исследования, получает

необходимые результаты, а по договору мы должны быстро реагировать в соответствии с пожеланиями клиентов.

– Сейчас в железнодорожном машиностроении активно внедряются цифровые технологии. Можно ли и новые вагоны назвать цифровыми?

– Ряд таких технологий в вагонах заложен. ФПК необходим экономически эффективный в эксплуатации подвижной состав, удобный в обслуживании. Да мы и сами в этом заинтересованы, потому что в этом случае будет реализована вторая опционная часть контракта. Мы внедрили систему предиктивной диагностики, когда на основные узлы размещаются датчики и система сигнализирует о том, что у оборудования есть какие-то неполадки. Это позволяет увеличить время эксплуатации вагона и не допускать его схода с маршрута. Заказчику мы готовы предложить как отдельную опцию и сервисное обслуживание. Вагоны сейчас становятся всё более сложными, и логичнее было бы отдать их на сервисное обслуживание в специализированные депо, чтобы сосредоточиться именно на перевозках пассажиров. Но этот вопрос ещё будет обсуждаться с заказчиком.

Также важно, что в Трансмашхолдинге программа выпуска новых пассажирских вагонов увязана с производством пассажирских локомотивов. Ведь если, к примеру, новые пассажирские вагоны будут выпускаться с пневмоподвеской, то эксплуатироваться они должны совместно с современным локомотивом, который обеспечит функцию для качественной и эффективной её работы. Под двухэтажные вагоны желателен двухсистемный локомотив типа ЭП20. После 2023 года совместно с РЖД и ФПК мы должны определиться, какая перспективная тяга и подвижной состав будут использоваться на сети.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1457962&archive=2019.03.28>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ФАС НАШЛА ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ ТРАНСНЕФТИ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Методический совет Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России 26 марта обсудили планируемые изменения в регулировании «Транснефти» (МОЕХ: TRNF) при транспортировке нефтепродуктов.

Согласно сообщению ФАС, на заседании по вопросу возможного дерегулирования присутствовали представители нефтяных компаний, трубопроводной монополии, ОАО «РЖД», министерства энергетики, некоммерческой организации «Российский топливный союз» (РТС).

Как показал анализ рынка услуг по транспортировке нефтепродуктов, проведенный ФАС, конкуренцию трубопроводному виду транспорта составляет железнодорожный. При этом доля ж/д транспорта – более 70% на внутреннем рынке, 47% на внешнем рынке, «Транснефти» – около 17% на внутреннем рынке и 45% на внешнем рынке.

Сеть ж/д значительно более разветвлена, чем система магистральных нефтепроводов, при этом тарифы «Транснефти» на перекачку уже сейчас привязаны к тарифам РЖД и не превышают 0,7 этого тарифа аналогичного маршрута. В составе конечной цены топлива расходы на транспортировку в оптовой цене находятся на уровне 2 (+/-) %, что в розничной цене эквивалентно 57-65 коп. в цене 1 литра, отмечает ведомство.

«ФАС России оценила условия конкуренции в сфере услуг по транспортировке нефтепродуктов и определила наличие оснований для отмены ценового регулирования в этой сфере», – приводятся в сообщении слова заместителя начальника управления регулирования топливно-энергетического комплекса и химической промышленности ведомства Константина Конькова.

«С учетом этого подготовлены предложения о сохранении «Транснефти» в реестре субъектов естественных монополий и изменении при этом процедуры регулирования переходя на мониторинг цен, а также обеспечением антимонопольного контроля

обоснованности цен и тарифов и обеспечением контроля недискриминационного доступа к трубе», – говорится на сайте ведомства.

Таким образом, в отношении «Транснефти» продолжают в полной мере применяться законы о защите конкуренции, о естественных монополиях, стандарты раскрытия информации и правила обеспечения недискриминационного доступа, поясняет ФАС.

Кроме того, в настоящее время «Транснефть» получила статус оператора товарной поставки и участвует в биржевых торгах на рынке нефтепродуктов, и на компанию дополнительно распространяются закон об организованных торгах и закон о клиринге и клиринговой деятельности, подчеркивает ведомство.

«Если раньше «Транснефть» как структурная монополия транспортировала светлые нефтепродукты в течение 25-30 дней, то в качестве оператора товарной поставки она это делает на вторые сутки, а в планах осуществлять это непосредственно в дату проведения торгов», – отметил председатель Методического совета по тарифному регулированию Анатолий Голомолзин.

По результатам методического совета было принято решение о продолжении работы по плану дерегулирования цен и вынесении этого вопроса на дальнейшее рассмотрение.

Представители «Транснефти» ранее поясняли, что транспортировка нефтепродуктов в выручке компании составляет менее 10%, поэтому монополия считала, что деятельность «Транснефти» по транспортировке нефтепродуктов может быть дерегулирована.

По мнению ФАС, дерегулирование позволит «Транснефти», снижая цены, конкурировать с железной дорогой за нефтяные грузы.

Год назад против этой идеи выступили представители «Российских железных дорог». Они отметили, что в результате «железнодорожный транспорт утратит ряд конкурентных преимуществ, так как продолжит работу в условиях государственного регулирования тарифов».

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/27/797574-gazovik-neftyaniik>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; КУРИРОВАТЬ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛДОРОГИ ДО ТУВИНСКОГО УГЛЯ БУДЕТ ОРЕШКИН

Курировать строительство железной дороги до гигантского месторождения угля в Туве будет глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин.

«Сегодня прошло совещание у премьер-министра по вопросу социально-экономического развития регионов с непростой ситуацией. Принято решение закреплять за такими регионами кураторов на уровне не ниже федерального министра. Куратором социально-экономического развития республики Тува в правительстве назначен я. Задача ближайших недель – принять все решения, необходимые для строительства железной дороги Кызыл-Курагино», – написал министр в Facebook.

В ближайшие недели должны быть завершены «все переговоры, которые ведутся по строительству железной дороги Кызыл-Курагино, для того, чтобы все документы были финализированы», добавил он в беседе с журналистами.

Проект создания линии длиной 410 км и стоимостью 192,4 млрд рублей будет реализовываться по концессии сроком на 30 лет. Начало фактического строительства магистрали неоднократно переносилось, последний раз назывался срок – октябрь 2018 года. Концедентом должен выступить **Росжелдор**, концессионером – SPV-компания, в которой по 47,5% – у «Тувинской энергетической промышленной корпорации» (ТЭПК) Руслана Байсарова, владеющей лицензией на Элегестское угольное месторождение, и УК «Лидер», еще 5% – у ОАО «Российские железные дороги». 15% инвестиций придется на собственные средства концессионера, остальное SPV займет. Плановый объем перевозок – 15 млн тонн в год.

Глава республики Шолбан Кара-оол в минувшем ноябре заявил, что ожидает продолжения с 2019 года строительства железной дороги Кызыл – Курагино.

ТАСС; 2019.03.27; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПУТЕЙ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Северная железная дорога (филиал РЖД) инвестирует 2,5 млрд рублей в модернизацию железнодорожных путей в Архангельской области в 2019 году, сообщается в среду на сайте правительства Архангельской области.

«В общей сложности на инвестиционные проекты в Архангельском регионе СЖД ОАО «РЖД» направляет в 2019 году 2,5 млрд рублей», – говорится в сообщении.

Деньги будут вложены в реконструкцию железнодорожных мостов через Северную Двину и Онегу, а также в проект реконструкции моста через реку Унежму. Также планируется укрепить земельное полотно на слабом основании на ряде участков линии Обозерская – Маленга и отремонтировать более 50 км железнодорожных путей. Кроме того, инвестпрограмма предусматривает повышение уровня комфорта пассажиров, в том числе маломобильных.

По информации пресс-службы, в 2019 году начнутся работы по удлинению приемо-отправочных путей на десяти станциях региона, что позволит обеспечить пропуск транзитных поездов длиной до 71-75 условных вагонов для повышения эффективности работы станций.

Северная железная дорога – филиал РЖД – одна из шестнадцати магистралей России, ее длина более 8,5 тыс. км, половина из которых эксплуатируется в условиях Крайнего Севера.

<https://tass.ru/ekonomika/6262794>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.27; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЫ ПОМОЧЬ РЖД С ЗАПУСКОМ «ЛАСТОЧЕК»

Власти Новосибирской области при необходимости в рамках своих полномочий готовы помочь РЖД с запуском скоростных поездов в соседние с Новосибирском крупные города, главный же совместный проект – «Городская электричка», сообщил журналистам в среду министр транспорта и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский.

В понедельник из ответа департамента управления бизнес-блоком «Пассажирыские перевозки» компании РЖД на обращение председателя Общероссийского объединения пассажиров Ильи Зотова стало известно, что компания рассматривает возможность запуска скоростных электропоездов «Ласточка» из Новосибирска в Омск, Кемерово, Томск, Барнаул и Новокузнецк в 2020-2021 годах. Однако для этого требуется решить вопросы организации техобслуживания электропоездов; определения пропускной способности линий; выбора перевозчика; согласования с администрациями областей компенсации выпадающих доходов перевозчику при отрицательном финансовом результате.

«Мы знаем, что железная дорога в этом плане работает, что «Ласточки» будут запускать. В случае если от нас нужна будет какая-то конкретная помощь и решение каких-то проблем, мы будем сразу подключаться. Мы находимся в конструктивном диалоге», – сказал Костылевский.

Он отметил, что взаимодействие с РЖД у правительства региона «полностью обеспечено» и в настоящее время идет совместная работа над разными проектами, главный из которых – «Городская электричка».

«С РЖД мы продолжаем заниматься проектом «Городская электричка». Это остается у нас на сегодняшний момент темой номер один. Задача, чтобы этот проект попал в нацпроект по развитию инфраструктуры. Если не попадет, то мы будем делать это силами РЖД, правительства Новосибирской области и мэрии Новосибирска. Задача – соединить

левобережную часть городским железнодорожным транспортом, и чтобы эта электричка зашла в аэропорт «Толмачево», - сказал министр.

Костылевский добавил, что правительство области также в транспортной сфере взаимодействует с соседними регионами. Так, разработанная транспортная стратегия Новосибирской области была направлена во все соседние регионы для замечаний и предложений. «Какие-то предложения поступали, мы их учитывали - в этом плане синхронизация идет», - добавил он.

<https://ria.ru/20190327/1552142259.html>

ТАСС;; 2019.03.27; МЖД ПЛАНИРУЕТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОКОЛО 450 КМ ПУТЕЙ В 2019 ГОДУ

Московская железная дорога (МЖД) намерена провести ремонт почти 450 км путей в 2019 году. Работы начнутся в апреле, сообщила в среду пресс-служба МЖД.

«С апреля на Московской железной дороге начнется летняя ремонтно-путевая кампания – масштабная сезонная программа по обслуживанию инфраструктуры, направленная на обеспечение безопасности, надежности и повышение скорости движения поездов. Объем летних путевых работ на МЖД в 2019 году сохранился на уровне 2018 года. Запланировано отремонтировать 444,4 км путей и заменить 308 стрелочных переводов», – говорится в сообщении.

Ремонтные работы будут проходить в технологические «окна» – сейчас планом их предусмотрено свыше 1,1 тыс. Самые длительные по времени перерывы, подразумевающие наиболее заметные изменения в графике движения, назначаются в ночное время или в выходные дни.

При этом 46% от общего объема работ пройдет по технологии «закрытый перегон» – ремонтируемые участки будут закрыты для движения поездов. Движение будет организовано по соседним путям с использованием реверсивного движения.

Ремонтная кампания пройдет в три этапа: апрель – май, июль – август и сентябрь – октябрь.

<https://tass.ru/moskva/6262544>

ТАСС; 2019.03.27; РАСПИСАНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК ГОРЬКОВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНИТСЯ 30 И 31 МАРТА

Расписание движения пригородных электропоездов Горьковского направления Московской железной дороги (МЖД) изменится 30 и 31 марта в связи с плановыми путевыми работами на станции «Железнодорожная». Об этом сообщается в среду на сайте Центральной пригородной пассажирской компания (ЦППК).

«30 и 31 марта на станции «Железнодорожная» пройдут плановые путевые работы, которые необходимы для развития инфраструктуры Горьковского направления. Для максимального сохранения штатного расписания специалисты будут работать с 21:20 до 07:00 мск», – говорится в сообщении.

Отмечается, что будут отменены поезда, следующие по маршрутам Москва – Железнодорожная (20:58, 21:33, 22:49, 23:55 – 30 марта, 05:56 – 31 марта), Железнодорожная – Москва (22:35 – 30 марта). Также 30 и 31 марта будут сокращены маршруты электропоездов, курсирующих по маршруту Захарово – Москва, которые проследуют только до станции «Железнодорожная», а 30 марта сократятся маршруты Балашиха – Москва, поезда на которых будут идти только до станции «Реутово». Кроме того, 31 марта электропоезда на маршруте Москва – Петушки будут отправляться со станции «Железнодорожная».

«Некоторые электропоезда проследуют остановки «Серп и Молот», «Чухлинка», «Кусково», «Новогиреево», «Реутово», «Никольское», «Салтыковская» и «Кучино» без остановки», – добавили в ЦППК.

<https://tass.ru/moskva/6264484>

РБК; 2019.03.27; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» В 2018 ГОДУ ВЫРОСЛА ПОЧТИ В ДВА РАЗА

Чистая прибыль группы «Трансконтейнер» по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) за 2018 год выросла на 45,5% и составила 9,5 млрд руб. Об этом говорится в сообщении компании, поступившем в РБК.

«На динамику чистой прибыли положительное влияние оказали рост объемов перевозок вагонным и контейнерным парком группы, благоприятная рыночная ситуация, эффективное управление порожними пробегами», – говорится в сообщении оператора.

Объем контейнерных перевозок за 2018 год вырос на 6,1% и составил 1,88 млн ДФЭ (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) за счет роста международных перевозок. Сами международные перевозки оператора выросли на 14,3%, внутренние сократились на 1,9%.

«Трансконтейнер» – крупнейший в России железнодорожный контейнерный оператор, подконтролен РЖД (у госмонополии 50% плюс две акции).

В начале февраля правительство поручило начать приватизацию этого пакета. По словам вице-премьера **Максима Акимова**, курирующего в правительстве транспорт, сделка может пройти в конце 2019 года. «Вышло мое поручение с графиком подготовки сделки. В течение года мы планируем ее закрыть», – сказал **Акимов** в интервью РБК 12 февраля. Он тогда отметил, что «умеренно оптимистичный» прогноз на завершение продажи акций «Трансконтейнера» – осень 2019 года.

<https://www.rbc.ru/business/27/03/2019/5c9b1e269a7947138aeab80a>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; Ж/Д ОПЕРАТОР RAILGO ПРИВЛЕК 17,3 МЛРД РУБ. У АЛЬФА-БАНКА НА ПОКУПКУ 8,2 ТЫС. ЦИСТЕРН

Транспортно-экспедиторская компания RailGo (новый бренд «ISR Транс») привлекла 17,3 млрд рублей у Альфа-банка на покупку 8,2 тыс. нефтеналивных цистерн, сообщила пресс-служба банка в среду.

Кредит предоставлен на 7 лет.

«Эта сделка позволит RailGo нарастить собственный парк подвижного состава на треть – более чем до 30 тыс. единиц», – говорится в сообщении.

RailGo специализируется на перевозке нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом. В 2018 г. среднегодовой объем ж/д перевозок компании составил около 30 млн тонн.

ПРАЙМ; 2019.03.27; «РОСАТОМ» БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О МОРСКИХ ПРОИСШЕСТВИЯХ НА СЕВМОРПУТИ

Капитанов судов могут обязать уведомлять «Росатом» об аварийных случаях и о повреждении навигационного оборудования при авариях с судами на трассах Северного морского пути (СМП), следует из материалов, опубликованных на портале проектов нормативных правовых актов.

Президент РФ в декабре подписал закон о функциях «Росатома» в качестве оператора СМП. Согласно документу, на «Росатом» возлагаются функции по оказанию госуслуг в области морской деятельности и по управлению госимуществом в районе Северного морского пути и прилегающих территорий. Предполагается, что передача «Росатому» новых полномочий позволит повысить эффективность госуправления в сфере развития и устойчивого функционирования СМП, инфраструктуры его морских портов.

В декабре 2018 года глава «Росатома» Алексей Лихачев сообщил журналистам, что в первом квартале 2019 года атомная корпорация внесет в правительство проекты

нормативных актов, которыми будут разграничены полномочия между «Росатомом» и **Минтрансом** по управлению СМП.

«Проектом приказа вносятся изменения,... дополняющие обязанности капитана судна незамедлительно сообщить об аварийном случае,... повреждении средств навигационного оборудования,... в том числе,... «Росатом»... при плавании судна в акватории Северного морского пути», – говорится в документе.

Разрабатывает проект **Минтранс РФ**. Общественное обсуждение проекта пройдет с 27 марта по 10 апреля, планируемый срок вступления документа в силу – июнь 2019 года.

<https://1prime.ru/energy/20190327/829841790.html>

ТАСС; 2019.03.27; ДНО НАЧАЛИ УГЛУБЛЯТЬ У ПРИЧАЛОВ ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» В ПРИМОРЬЕ ДЛЯ СПУСКА НА ВОДУ БОЛЬШИХ СУДОВ

Специалисты приступили к углублению дна в бухте Большой Камень в Приморском крае, что позволит судостроительному комплексу «Звезда» спускать на воду суда без ограничений по тоннажу и осадке. Об этом сообщает в четверг пресс-служба верфи.

«Дноуглубление в акватории бухты Большой Камень позволит ССК «Звезда» организовать подходной канал и обеспечить нужную глубину у гидротехнических сооружений: причалов, набережных, пирса и сухого дока. Нынешняя глубина бухты колеблется от 6 до 7 м, а после дноуглубления она составит от 12,5 до 30 м. Проведенные работы позволят строить и спускать на воду суда без ограничений их тоннажа и осадки», - говорится в сообщении.

Работы будут вести суда компании-подрядчика, которые уже заходят в бухту. Вынутый грунт будет перевозиться по морю к местам утилизации, расположенным в нескольких километрах от бухты Большой Камень.

«Существует мировая практика: и в Китае, и в Корее, и в Гонконге входы в порты и на верфи углубляются. В случае со «Звездой» лишь относительно небольшие участки будут углублены, а грунт будет вывозиться в согласованные места - при этом соседние донные участки останутся в первоначальном виде. Разумеется, предварительно проводились работы по очистке дна», - приводит пресс-служба судовой верфи слова академика РАН, научного руководителя Тихоокеанского института географии ДВО РАН Петра Бакланова.

<https://tass.ru/ekonomika/6267391>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.27; АЛЕКСЕЙ КЛЯВИН: НАС ЖДЕТ РОСТ ЦЕН НА ТОПЛИВО В АРИФМЕТИЧЕСКОЙ ПРОГРЕССИИ

Из-за общего требования ИМО по использованию низкосернистого топлива российским судовладельцам придется тяжело. Однако их положение усугубят и некоторые особенности внутреннего законодательства.

Об этом на заседании Коллегии **Росморречфлота** и Общественного совета при Агентстве говорил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

«Судовое топливо – отдельный вопрос. Судоходная отрасль стоит на пороге глобальных перемен в связи со вступлением в 2020 году в силу общего требования ИМО по использованию низкосернистого топлива – не более 0,5% по массе. Такое решение ИМО было принято, несмотря на то, что нефтеперерабатывающая отрасль не в состоянии поставить необходимый объем топлива, и росту цен», – говорит А. Клявин.

Оценки Международной палаты судоходства заключаются в том, что этого топлива, может быть, и хватит, но придется осуществлять встречные большие перевозки, чтобы обеспечить различные регионы мира такого рода топливом, отметил президент Российской палаты судоходства

«Нас в этом традиционно волнует ситуация с национальным законодательством. И первое – это полный запрет на производство на территории Таможенного союза высокосернистого топлива. Решение комиссии Таможенного союза. Такие требования,

которые сегодня технический регламент предъявляет к этому топливу, – даже выше, чем конвенция MARPOL, – продолжает А. Клявин. – Здесь, безусловно, на наш взгляд, не учитываются интересы судовладельцев, которые планируют использовать альтернативные методы борьбы с загрязнением окружающей среды в виде установки скрубберов, которые позволяют сократить выбросы в атмосферу».

По словам докладчика, введение глобального требования, невозможность российских НПЗ обеспечить необходимый объем низкосернистого топлива приведут к серьезному росту цен. Может быть, не в геометрической прогрессии, но в арифметической. Судходные компании окажутся в значительно худшем положении, нежели автомобильный транспорт.

«В структуре эксплуатационных издержек расходы на топливо составляют примерно 30%. И в случае отсутствия такого вида топлива вы сами понимаете, что судно даже не сможет реализовать свои возможности. Понятно, что мы не в состоянии изменить регулирование глобальное, которое уже принято на уровне ИМО, но необходимо принимать решения на национальном уровне. Поэтому мы обращаемся с просьбой к **Минтрансу**, к **Росморречфлоту** в ближайшее время организовать соответствующую работу совместно с Минэнерго, с Минфином – с тем, чтобы оперативно выработать комплексное решение и план по нивелированию последствий повышения требований к техническим характеристикам топлива и сохранению конкурентоспособности отрасли», – заключает Алексей Клявин.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77859>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЖУРНАЛ ОЛЬГА; 2019.03.28; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ НАЧАЛСЯ СЕЗОН МОРСКИХ КРУИЗОВ

Рифы на берегу

Во Владивостоке 20 марта стартовал сезон морских круизов-2019. Первым в этом году город посетил лайнер Albatros. Он доставил из Пусана 635 пассажиров, преимущественно граждан Германии.

В целом же в этом году круизные суда причалят к приморским берегам как минимум 16 раз.

- Мы ожидаем прибытия уже известных приморцам лайнеров и «новичков». Например, в апреле и мае край трижды посетит хорошо знакомая нашим жителям Costa NeoRomantica, в мае, сентябре и октябре пять раз зайдет Costa Serena. Снова встретим суда Ocean Dream и Diamond Princess. Впервые в крае побывают «голландцы» Maasdam и Westerdam, – отметил генеральный директор Владивостокского морского терминала Валерий Нагорный.

Кстати, в этом году после двадцатилетнего перерыва Владивосток вернет себе статус порта начала и окончания круизов – местные жители смогут купить билет и отправиться в круизное путешествие прямо из родного города: дважды в мае и дважды в сентябре.

По словам руководителя агентства по туризму и внешним связям Камчатского края Елены Стратоновой, количество судозаходов международных лайнеров в Петропавловск-Камчатский в текущем году возрастет до 28 (в прошлом году – 12). В сахалинский порт Корсаков круизный лайнер Diamond Princess зайдет не менее четырех раз (в 2018-м – три). Кроме того, планируется столько же заходов еще двух судов, которые ранее не появлялись в портах Сахалина. На Чукотку круизные суда заходили в минувшем году 11 раз.

Морской круизный туризм стал особым сегментом развития отрасли на Дальнем Востоке. Каждый год Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Корсаков встречают огромные морские лайнеры с тысячами иностранных гостей на борту. Однако препятствием на этом пути по-прежнему остается недостаточное развитие портовой инфраструктуры и затянутая процедура прохождения паспортного контроля.

- В декабре 2018-го завершен основной этап работ по доведению глубин 1-го и 2-го причалов Владивостокского морского порта до нормативных требований. Благодаря этому в сентябре нынешнего года край планирует принять суда такого крупного круизного оператора, как Royal Caribbean, – говорит **директор департамента** туризма Приморья Константин Шестаков.

Но вот увеличить скорость прохождения паспортного контроля пока не удалось. Путешествующие на морских лайнерах туристы на ночь в городе не остаются, на знакомство с городом в их распоряжении восемь-десять часов, почти три из которых уходит на пограничные формальности.

Оставляет желать лучшего инфраструктура порта Корсаков, где до сих пор нет пассажирского терминала с пирсом для круизных судов. Он должен был появиться в 2017 году, потом дату перенесли на 2018-й, но, похоже, вряд ли это случится и нынче. Кроме этого, корсаковскому порту нужно провести дноуглубительные работы.

А вот в Петропавловске-Камчатском в прошлом году реконструировали некоторые причалы, теперь там могут швартоваться пассажирские суда длиной 294 метра и осадкой 9,4 метра. По данным главы ФГБУ «Администрация морских портов Сахалина, Курил и Камчатки» Владимира Шутько, последний раз суда такого класса причаливали в порту в середине 1990-х годов.

Тем временем у иностранных туристов, особенно из Германии и США, набирают популярность экспедиционные маршруты вокруг островов Северного Ледовитого океана – Новой Земли и Земли Франца-Иосифа, вдоль Чукотки с посещением острова Врангеля, вокруг берегов Сахалина и Камчатки с заходом на Командорские и Курильские острова. По данным Ростуризма, визиты круизных судов в ЧАО возможно увеличить в четыре раза.

Между тем

На недавней встрече в администрации Приморского края собственник группы компаний United Exchange/Sun Group Цзян Юйсян (КНР) заявил, что его фирма рассматривает возможность организации регулярных круизов между Владивостоком и провинцией Ляонинь.

Важно

Ряд новых мер поддержки туризма в ДФО намечено внедрить в 2019 году. Среди предложений – субсидирование процентной ставки по кредитам в размере до пяти процентов для новых инвестпроектов. Планируется профинансировать установку оборудования в двух пунктах пропуска через государственную границу для сокращения времени контроля, введения системы «электронной очереди», автоматического считывания и распознавания государственных регистрационных номерных знаков транспортных средств. Минвостокразвития России совместно с **Минтрансом** и субъектами ДФО приступило к реализации национальных проектов и комплексного плана развития магистральной инфраструктуры. Внимание уделят таким территориям, как Командоры, острова Врангеля и Беринга, для развития круизного туризма. Минвостокразвития намерено выйти с предложением подготовить проект создания круизного судна для Дальнего Востока под российским флагом, определить заказчиков строительства и разработать морские круизные маршруты.

<https://rg.ru/2019/03/28/reg-dfo/vo-vladivostoke-nachalsia-sezon-morskih-kruizov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ НМТП БУДЕТ ВЫНЕСЕНА НА СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ТРАНСНЕФТИ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ – СЕО ПОРТА

Стратегия развития «Новороссийского морского торгового порта» до 2025 года будет вынесена на совет директоров ПАО «Транснефть» (контролирующий акционера порта – ИФ) в конце апреля, сообщил журналистам генеральный директор ПАО «НМТП» Сергей Киреев в кулуарах коллегии **Росморречфлота**.

«Акционерам представили проект. Планируется 21 апреля на совете директоров «Транснефти» ее рассмотреть. И когда акционеры утвердят, тогда это будет стратегия», – сказал С.Киреев.

«Вектор задали президент – нужно увеличивать портовые мощности», – сказал топ-менеджер, отвечая на вопрос о планируемых изменениях. Порт планирует «наращивать сарех», – добавил он.

По словам топ-менеджера, стратегия развития до 2025 года несколько недель назад была рассмотрена на совете директоров НМТП. «Ждём замечаний, предложений (членов совета директоров НМТП – ИФ)», – отметил он.

В декабре сообщалось, что стратегия НМТП будет обнародована в ближайшее время, она предусматривает развитие железнодорожной инфраструктуры, сообщил глава «Транснефти» Николай Токарев.

«Подготовлена стратегия развития порта, и мы ее обнародуем в ближайшее время. В рамках стратегии мы планируем развивать его, в том числе, железнодорожную инфраструктуру. У нас есть новые территории, которые можно будет использовать в плане развития порта для новых видов производства», – сказал Н.Токарев.

ТАСС; 2019.03.27; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ ПОЧТИ 17 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОЗДОРОВЛЕНИЕ ВОЛГИ ДО 2024 ГОДА

Власти Астраханской области планируют направить на проект «Оздоровление Волги» в рамках нацпроекта «Экология» почти 17 млрд рублей, сообщил в среду ТАСС и. о. руководителя службы природопользования и охраны окружающей среды региона Игорь Краснов.

Волга – пятая по величине в России и самая крупная река в Европе длиной более 3 тыс. км. Среди основных проблем Волги и Волжского бассейна отмечается сильное загрязнение и плохое качество воды, в ряде случаев достигающее критического уровня. Другая проблема – затонувшие суда, по подсчетам экспертов, на дне Волги лежит не менее 3 тыс. затонувших и брошенных нефтеналивных, пассажирских и грузовых судов.

«До 2024 года на проект «Оздоровление Волги» в Астраханской области запланирован объем финансирования в размере 16,9 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета – 16,5 млрд рублей», – сказал Краснов.

По его словам, запланирован ряд мероприятий, которые позволят к 2024 году добиться сокращения объема сбрасываемых в Волгу загрязненных сточных вод, позволят расчистить 61 водный объект (более 467 км), углубить каналы для прохода рыб и увеличить число гидротехнических сооружений с 4 до 24. Кроме того, особое внимание будет уделено поднятию со дна рек затонувших судов.

«В рамках «Оздоровления Волги» запланирован подъем 95 затонувших судов на территории всех субъектов РФ, участвующих в реализации проекта. Астраханской областью подана заявка на подъем первоочередных затонувших средств в количестве 22 единиц», – добавил Краснов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6264553>

ВЕДОМОСТИ; 2019.03.28; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ ЗАПУСТИТ УСЛУГУ ЭЛЕКТРОННОГО ПОСАДОЧНОГО ТАЛОНА

Аэропорт «Шереметьево» 4 апреля запустит во всех своих терминалах (B, D, E и F) услугу электронного посадочного талона, рассказал в интервью «Ведомостям» гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко. Для прохода в стерильную зону аэропорта достаточно предъявить считывающему устройству посадочный талон на экране смартфона.

Ранее, 24 февраля, вступил в силу приказ Минтранса, разрешающий использовать электронный посадочный талон. При этом сохраняется возможность пользоваться талоном, распечатанным самостоятельно или на стойке регистрации. Для доступности

услуги в аэропорту должна быть установлена информационная система, состоящая из электронной базы данных и устройств сканирования штрихового кода с экранов смартфонов. Российские аэропорты много лет добивались этого нововведения, которое позволит экономить на печати посадочных талонов и упростит пассажирам проход служб авиационной безопасности и выход на посадку.

Но 25 февраля эту услугу запустили только аэропорты «Домодедово» и Казани. Поставщиком для «Домодедово» системы под ключ – считывающих устройств и программного обеспечения – стала компания SITA. Исследования SITA показывают, что применение электронных талонов сокращает риск задержки рейса и увеличивает на 50% скорость обслуживания пассажиров при посадке на самолет. Остальные аэропорты планировали внедрить услугу позже.

Управляющая компания «Пулково» «Воздушные ворота Северной столицы» ведет оценку мер, которые необходимо принять для внедрения возможности применения электронных посадочных талонов. Когда услуга может быть внедрена, представитель «Пулково» не уточняет. Входящие в холдинг «Базэл аэро» аэропорты Сочи и Краснодара планировали начать прием электронных посадочных талонов в марте, рассказывал представитель компании. Холдинг «Аэропорты регионов» планирует сделать это к летнему туристическому сезону, говорит представитель компании. Крупнейшие активы холдинга – аэропорты Екатеринбурга, Самары и Ростова-на-Дону. «Жуковский» – в 2020 г., когда будет запущена вторая очередь пассажирского терминала.

В мире электронные талоны используются для полетов как внутри страны, так и за рубеж. В России же новая услуга пока доступна лишь для пассажиров внутренних рейсов. При вылете за рубеж придется по-прежнему распечатывать талоны, сетуют менеджеры двух аэропортов. При проходе границы вместе с паспортом предъявляется посадочный талон, а у пограничной службы ФСБ нет оборудования для считывания талона с экрана смартфона, аэропорты на это повлиять не могут, объясняет один из собеседников.

Минтранс разрабатывает технические решения, которые позволят использовать электронные посадочные талоны и пассажирам международных рейсов, ответил на запрос «Ведомостей» представитель ФСБ.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/03/28/797596-sheremetev>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/28/sheremetev-vvodit-obslužhivanie-po-elektronnym-posadochnym-talonam.html>

ВЕДОМОСТИ; ВОРОБЬЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.03.28; ГЕНДИРЕКТОР «ШЕРЕМЕТЬЕВО»: «РОССИЙСКИЕ ПАССАЖИРЫ ПРИСТРАСТНО ОЦЕНИВАЮТ НАШИ АЭРОПОРТЫ»

Гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко накануне вылета в столицу Великобритании пообщался с «Ведомостями».

- Оценку агентством Skytrax «Шереметьево» ожидали еще в сентябре 2018 г. Но визит и рейтингование несколько раз переносились. Когда вам стало известно решение?

- Только недели две назад получили письмо из Skytrax.

- Какие терминалы сколько звезд получили?

- Терминалу В присвоен наивысший рейтинг – «5 звезд». Южные терминалы – D, E и F – получили, как и планировалось, «4 звезды».

Основная задача сотрудничества со Skytrax – повышение качества обслуживания пассажиров в аэропорту. Но нужно понимать: техника и сервисы в аэропортах и у авиакомпаний развиваются настолько быстро, что невозможно сию же минуту модернизировать старую инфраструктуру. Поэтому во всем мире аэропорты имеют различный рейтинг в различных терминалах. Например, в аэропорту Мюнхена только

один из двух терминалов имеет рейтинг «5 звезд» Skytrax – тот, из которого летает Lufthansa.

Южные терминалы в «Шереметьево» обеспечивают сервис высокого класса настолько, насколько позволяет их инфраструктура. Мы понимали, что они могут претендовать на уровень «4 звезды». В них в соответствии с рекомендациями Skytrax была проведена огромная работа по повышению уровня сервиса: в частности, были реконструированы старые и открыты новые бизнес-залы, созданы дополнительные детские площадки, проведен ремонт привокзальных площадей, полностью заменена пассажирская навигация (теперь она на русском, английском и китайском языках). Также запущен новый сайт аэропорта, произведено соответствующее обучение персонала.

А когда мы в 2016 г. начинали строить терминал В, первый в северном терминальном комплексе, мы сразу поставили себе задачу, чтобы он соответствовал самым высоким мировым стандартам, поэтому мы пригласили Skytrax.

- Когда планируете запустить терминал С1?

- Достроен он будет в октябре. Затем начнется его тестирование с участием волонтеров. Срок запуска будет зависеть от готовности по итогам тестирования. Это будет ноябрь-декабрь или начало 2020 г. С1 будет обязательно стремиться к «5 звездам», как и следующий за ним терминал С2: мы продолжаем сотрудничество со специалистами Skytrax, они постоянно приезжают, оценивают нашу работу.

- С2 когда будет построен?

- Мы планируем начать его проектирование этим летом и построить до конца 2021 г. В, С1 и С2 будут выстроены в ряд и соединены между собой, фактически это будет один терминал.

- Верно ли, что, когда «Шереметьево» было в 100%-ной собственности государства и к тому же обременено большим долгом, оно не могло позволить себе такого консультанта, как Skytrax?

- Для «Шереметьево» очень важно было, что в 2017 г. изменилась структура собственности, контролирующим акционером стала частная компания («Шереметьево холдинг» Александра Пономаренко, Александра Скоробогатько и Аркадия Ротенберга. – «Ведомости»). Это дало возможность оперативнее и эффективнее решать многие вопросы. У нас очень мощный совет директоров, четкая структура принятия решений. Мы намного быстрее стали строить, быстрее стали принимать решения.

- «Аэрофлот» хотел повысить свой рейтинг с «4 звезд» до «5 звезд» и с этой целью подвиг вас на работу со Skytrax. «Шереметьево» вложило 500 млн руб. в этот проект, а «Аэрофлот» на повышение не пошел. Не обидно?

- Предложение «Аэрофлота» было совершенно обоснованным. Должно быть соответствие рейтингов аэропорта и авиакомпании. Они предлагали «Шереметьево» создать условия высокого комфорта на земле, и мы согласились. Эти 500 млн руб. были вложены в доработку и дооснащение южных терминалов по рекомендациям Skytrax – всего агентство оценивает сервис по 450 параметрам.

А новые терминалы – В и С1 – изначально строятся по самым высоким требованиям. Дополнительных инвестиций в получение терминалом В «5 звезд», а не «4 звезд» не требовалось.

Политика авиакомпании – это ее дело. Мы не должны указывать, как ей развиваться. «Аэрофлот» все делает на высоком уровне. Надо понимать, что повышение этого уровня может отразиться на стоимости билетов. Это же не просто звездочки на фюзеляже нарисовать, это серьезное стратегическое решение.

- Сколько пассажиров в этом году примет «Шереметьево»?

- У нас есть модель развития на несколько лет. В этом году, по консервативному прогнозу, пассажиропоток составит около 52 млн человек, что будет означать рост относительно 2018 г. на 13,5%. В январе – феврале 2019 г. наш пассажиропоток уже вырос на 18,6%.

- Несмотря на запуск в мае прошлого года терминала В «Шереметьево» из-за быстрого роста трафика все равно выглядит перегруженным в пиковые часы. Это ощущения мои и знакомых, которые летают от вас. Это отмечают, кстати, и пассажиры на сайте Skytrax даже в положительных отзывах об аэропорте. Когда станет посвободнее?

- Чтобы нашим пассажирам стало комфортнее, надо строиться. Этим мы и занимаемся.

С запуском терминала В пропускная способность аэропорта «Шереметьево» выросла с 35 млн до 55 млн человек, а обслужили мы в прошлом году 45,8 млн пассажиров. В октябре с запуском С1 пропускная способность будет 75 млн человек. С запуском С2 – 100 млн.

Российские пассажиры пристрастно оценивают наши аэропорты. Этому много примеров, мне часто вспоминается такой: прилетел во Франкфурт, открыто только две кабины паспортного контроля, мы стоим в очереди почти два часа, а следующие рейсы все прибывают и прибывают. И никто там не возмущается. В России уже давно бы вся пресса об этом говорила.

Я не понимаю, откуда у пассажиров и прессы такое критичное отношение к российским аэропортам. Даже если это не совсем справедливо, для нас это стимул развиваться.

- Оценки и впрямь часто субъективны. Но когда в бизнес-зале нет мест, это объективно. Такое случается и после запуска терминала В.

- Нужно понимать, что такого количества бизнес-залов и количества мест в них, как у нас, нет нигде. В «Шереметьево» 12 бизнес-залов, в которых более 2100 мест. Также у нас пять вип-залов. По количеству и качеству бизнес-залов «Шереметьево» существенно превосходит европейские аэропорты.

- В феврале **Минтранс** подписал приказ, разрешающий пассажирам использовать только электронный посадочный талон. Отрасль за это билась очень много лет. Когда в «Шереметьево» появится эта услуга?

- 4 апреля мы запускаем ее во всех наших терминалах.

- Не планируете сделать отдельные коридоры для прохождения авиационной безопасности и паспортного контроля для бизнес-класса?

- Позиция погранслужбы ФСБ такова, что отдельных коридоров быть не должно. Что человек не может платить деньги, чтобы быстрее пройти паспортный контроль. Деньги платят за что? За дополнительный сервис, за питание, за бизнес-зал, за отдельную регистрацию, за полет в более комфортном кресле. Но для пассажира бизнес-класса не летит же отдельный самолет.

- Но в России такой fast track есть в «Домодедово».

- Я не могу это комментировать. Это вопрос не ко мне. Функция прохождения паспортного контроля – это пограничная служба. По этой же причине, кстати, мы из вип-залов вынуждены были убрать погранконтроль.

- А услугу по самостоятельной сдаче багажа (self drop) когда запустите?

- Она уже работает во всех терминалах. Приходите и пользуйтесь! Тут есть такой момент. Самостоятельные действия на стойках, например регистрация или self drop, до сих пор пугают людей. Мы еще в 2005 г. запускали стойки самостоятельной регистрации. Ставили там специалистов, чтобы те учили и привлекали людей. Так пассажиры эти стойки с испугом обегали. В терминале В целый ряд стоек для самостоятельной регистрации. Посмотрите, они всегда пустуют.

- Осенью авиакомпания «Россия» перейдет к вам из «Внуково» полностью? Планы не поменялись?

- У них все идет по плану. Тут все очень просто: к нам поступил запрос, сможем ли мы обслуживать «Россию». Для «Аэрофлота» это очень важно, так как все рейсы она выполняет с «Аэрофлотом» по кодшерингу, у них единый билет, единая система бронирования, единый трансфер. Мы все делаем, чтобы обеспечить правильное развитие авиакомпаний. Для «России» в южном терминальном комплексе в этом году будет достроен ангар.

- За последние год-два сильно участились переходы авиакомпаний из одного московского аэропорта в другой. В том числе к вам несколько перевозчиков так пришли. Снижаются ли аэропортовые сборы, чтобы переманить авиакомпании?

- У авиакомпаний уникальная возможность выбирать из трех аэропортов. И авиакомпании, как и пассажир, не всегда выбирают цену. Пассажиры сравнивают удобство подъезда, сервис в аэропорту. Раньше 25-30% пассажиров при прочих равных выбирали аэропорт. Сейчас около 50% пассажиров выбирают перевозчика, исходя из аэропорта, об этом свидетельствуют данные исследований, которые проводят наши иностранные консультанты.

Сейчас много спекуляций, что в аэропортах высокие сборы. Но в себестоимости билета авиакомпаний от 3 до максимум 12% приходится на сборы. Это важно, но не настолько, чтобы только из-за этого принимать такие существенные решения, как смена аэропорта.

- Но при низкой и даже отрицательной маржинальности авиаперевозок даже эти проценты могут делать погоду для авиакомпаний.

- А почему маржинальность низкая?

- Избыточная конкуренция. Плюс высокие цены на керосин.

- Правильно. А у «Шереметьево» три независимых конкурирующих топливно-заправочных комплекса – «Лукойла», «Роснефти» и «Газпром нефти». А в других аэропортах? По одному.

И в московских аэропортах самые низкие тарифы в России и гораздо ниже, чем в аэропортах Европы.

- Когда запустится «Аэроэкспресс» в северное ядро? Даже сейчас, до запуска терминала С1, подземные тоннели между югом и севером сильно загружены пассажирами.

- Мы очень продуктивно работаем с РЖД. Строительство соединительного пути между северным и южным комплексами началось в ноябре-декабре прошлого года. Стройка идет интенсивно, уже устанавливаются несущие опоры для пути. По плану путь должен быть закончен до конца 2019 г.

- Какова будет схема движения «Аэроэкспресса»?

- Из Москвы сначала в южные терминалы D, E и F, затем в северные B и C1.

Михаил Василенко, гендиректор международного аэропорта «Шереметьево»

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2019/03/28/797595-gendirektor-sheremetevo>

ТАСС; 2019.03.27; «АЭРОФЛОТ» ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ АВИАКОМПАНИЙ С САМЫМ МОЛОДЫМ ПАРКОМ САМОЛЕТОВ В МИРЕ

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» возглавил рейтинг мировых авиакомпаний с самым молодым парком самолетов. Об этом говорится в исследовании, опубликованном в отраслевом журнале Aviation Plus Mag.

«Авиакомпания «Аэрофлот» имеет самый молодой парк из всех представленных перевозчиков, средний возраст ее самолетов составляет всего 4,3 года», – говорится материалах.

В рейтинге отмечается, что большая часть парка самолетов «Аэрофлота» в настоящее время представлена самолетами Airbus A-320-200. Второе место по сроку эксплуатации используемых бортов занимает China Eastern Airlines со средним возрастом в 5,9 года, «почетная бронза» – у Qatar Airways, средний возраст самолетов которой составляет шесть лет.

Издание отмечает, что самые возрастные самолеты принадлежат авиакомпаниям США: United Airlines на 14-м месте – возраст парка 15 лет, замыкает рейтинг Delta Air Lines с возрастом парка 15,9 года.

Всего в рейтинг отраслевое издание включило 15 авиакомпаний, работающих как на внутренних, так и международных маршрутах.

<https://tass.ru/ekonomika/6266401>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-priznan-aviakompaniei-s-samim-molodim-parkom-samoletov-2019-03-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; «ЮТЭЙР» С 1 ИЮНЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В САЛОНИКИ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) с 1 июня откроет ежедневный рейс из Москвы в Салоники (Греция), сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

Вылет из Москвы (аэропорт «Внуково») планируется в 10:25 по местному времени, обратно – в 15:10 по местному времени.

Полеты будут осуществляться на самолетах Boeing-737.

«Летом «ЮТэйр» по традиции расширяет программу полетов и открывает рейсы на самые популярные курорты. В этом году из Москвы можно будет полететь в Анапу, Геленджик, Краснодар, Минеральные Воды и Сочи, а также в греческие Салоники», – приводятся в сообщении слова президента «ЮТэйр – Пассажирыские авиалинии» Павла Пермякова.

ТАСС; 2019.03.27; НОВЫЕ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ПОЯВЯТСЯ НА САХАЛИНЕ С АПРЕЛЯ

Авиакомпания «Аврора» (входит в группу компаний «Аэрофлот») с апреля 2019 года запускает новые рейсы внутри Сахалинской области по социально значимым направлениям Южно-Сахалинск – Шахтерск и Южно-Сахалинск – Ноглики. Об этом в четверг сообщили в пресс-службе компании.

«С 1 апреля открывается рейс Южно-Сахалинск – Шахтерск – Южно-Сахалинск. С 3 апреля открывается рейс Южно-Сахалинск – Ноглики – Южно-Сахалинск», – говорится в сообщении. Отмечается, что рейсы по новым маршрутам будут выполняться два раза в неделю. С начала июня этого года перелеты по этим направлениям будут осуществляться чаще.

По информации пресс-службы авиакомпании, рейсы будут выполняться на самолете ДНС-8.

<https://tass.ru/ekonomika/6267431>

ТАСС; 2019.03.27; «НОВАПОРТ» ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В СВОИХ АЭРОПОРТАХ В СКФО В 2019 ГОДУ

Аэропортовый холдинг «Новаяпорт» прогнозирует в 2019 году рост пассажиропотока в аэропортах своего Северо-Кавказского кластера на уровне от 6% до 28% за счет расширения маршрутной сети и новых перевозчиков, сообщила в среду ТАСС коммерческий директор кластера Ангелина Евдокимова.

«Пассажиропоток будет увеличиваться в этом году от 6% до 28% благодаря расширению маршрутной сети и приходу новых перевозчиков, увеличению частоты полетов. Например, планируем по итогам года сохранить текущую динамику в аэропорту Владикавказ, где в прошлом году рост пассажиропотока составил 28%», – сказала она.

По словам Евдокимовой, во Владикавказе появятся дополнительные рейсы в Ростов-на-Дону и в Сочи. Оба рейса субсидированы со стороны Северной Осетии. «В дополнение к нынешнему объему перевозок в Анталию [из Владикавказа] добавится ежедневный рейс авиакомпании «Нордавиа», – рассказала она.

Коммерческий директор кластера отметила, что в кластер также входят аэропорты Минеральные Воды и Ставрополь, которые активно развивают географию полетов. Аэропорт Ставрополь в 2018 году показал прирост пассажиропотока на 10,1%. В 2019 году также планируется рост порядка 10%. В Минеральных Водах рост по году прогнозируется на уровне порядка 6%.

<https://tass.ru/ekonomika/6263531>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; НОВАПОРТ ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОПОРТА ДЛЯ КУРОРТА ШЕРЕГЕШ, ЕСЛИ БУДЕТ БЮДЖЕТНОЕ СОФИНАНСИРОВАНИЕ

Холдинг «Новаяпорт» готов принять участие в строительстве аэропорта, который будет обслуживать горнолыжный курорт Шерегеш (Кемеровская область), при условии софинансирования из федерального и регионального бюджетов, сообщил руководитель сибирского кластера холдинга «Новаяпорт» Евгений Янкилевич журналистам в среду.

«Мы по просьбе губернатора (Кемеровской области – ИФ) подготовили с проектным институтом предпроектное решение по размещению взлетно-посадочной полосы (аэропорта в Таштаголе – ИФ) с учетом всех особенностей рельефа, его превышения, магнитных аномалий, транспортной доступности, и есть понимание, что строительство аэродрома должно вестись за федеральные средства, обеспечение транспортной доступности и внешние сети – это бюджет субъекта федерации, терминальный комплекс – это уже инвестор», – сказал Е.Янкилевич.

Он также добавил, что важным условием реализации проекта по строительству в Таштаголе аэропорта является круглогодичная работа курорта Шерегеш.

«Мы видим, что количество отдыхающих в Шерегеше растет, но для нас, как для любого, кто занимается аэропортовым бизнесом, очень важно, чтобы аэропорт работал круглогодично. (. . .) Поэтому очень важная задача сделать этот курорт по посещаемости летом таким же, как зимой. Иначе это будет аэропорт пяти месяцев», – подчеркнул руководитель сибирского кластера холдинга «Новаяпорт».

По его словам, подготовленные компанией предпроектные решения переданы в администрацию Кемеровской области. «Я думаю, что там идет активная работа по взаимодействию с федеральными структурами по реализации этого проекта (строительства аэропорта в Таштаголе – ИФ)», – сказал Е.Янкилевич.

Как сообщалось, в апреле 2018 года власти Кузбасса заявили, что ведут переговоры с «Новаяпортом» о строительстве аэропорта близ курорта Шерегеш. «Для этого требуется построить современную взлетную полосу. В итоге достигнута договоренность, что проект будет рассмотрен после детального исследования местности», – заявлял тогда Е.Янкилевич на совещании в Кемерове.

Со ссылкой на источник в транспортной отрасли сообщалось также, что речь идет о строительстве вблизи Шерегеша нового аэропорта стоимостью 1,8-2 млрд рублей, а не реконструкции имеющегося аэродрома Таштагол (принадлежит ООО «Аэрокузбасс», может принимать самолеты типа Ан-2) в 30 км от курорта.

В июле глава региона Сергей Цивилев на пресс-конференции отметил, что «Новаяпорт» приступил к проектно-изыскательским работам на месте предполагаемого строительства аэропорта.

Вместе с тем, уже в августе 2018 года источник в отрасли сообщил «Интерфаксу», что проект строительства нового аэропорта в Таштаголе близ горнолыжного курорта Шерегеш оценивается в 14 млрд рублей. «Строительство только взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перрона составит не менее 8 млрд рублей без инфраструктуры. Плюс инфраструктура и дороги – это еще 6 млрд рублей», – сказал он. Источник тогда поставил под сомнение целесообразность строительства сезонного аэропорта (в силу специфики горнолыжного курорта он будет работать в основном в зимний период) с учетом столь значительного размера инвестиций.

ТАСС; 2019.03.27; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО В 2019 ГОДУ ПОЛУЧИЛ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ В 19 ГОРОДОВ

Новосибирский аэропорт Толмачево в 2019 году получил на условиях софинансирования субсидии на рекордное количество направлений региональных перевозок – 19, сообщил гендиректор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич в пресс-центре ТАСС.

«Если у нас всегда субсидированные региональные перевозки [были] в количестве 8-9 направлений, максимально – 11 в 2018 году, то в 2019 году – 19 направлений у нас по субсидированным перевозкам. Это высокая оценка Новосибирска как хаба, в том числе **Министерством транспорта РФ**», – сказал Янкилевич.

Среди субсидируемых направлений – маршруты в Белоярский, Горно-Алтайск, Каргасок, Когалым, Кызыл, Надым, Нижневартовск, Новокузнецк, Новый Уренгой, Ноябрьск, Пермь, Северо-Енисейск, Стрежевой, Сургут, Томск, Улан-Удэ, Усть-Кут, Уфу и Ханты-Мансийск. Полеты будут выполнять авиакомпании S7 Airlines, NordStar, Utair, «Сила» и «РусЛайн».

Как добавил Янкилевич, субсидии выдаются при условии софинансирования: по 30% оплачивают регионы, в которые осуществляются рейсы, еще 40% – Минфин РФ. Общая сумма субсидии покрывает около половины расходов на перевозку и позволяет обеспечить доступный тариф для населения, снизив цену на билеты. Гендиректор добавил, что Новосибирская область в 2019 году выделяет из регионального бюджета 87,5 млн на эти цели.

Он отметил, что Толмачево планирует через 5 лет увеличить пассажиропоток до 10 млн человек (по итогам 2018 года он составил 5,9 млн).

Международный аэропорт Толмачево – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1800 пассажиров в час, на международных – 1300 пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6263993>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП-2 АЭРОПОРТА «ТОЛМАЧЕВО» МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ЛЕТОМ – ГЕНДИРЕКТОР

Работы по увеличению пропускной способности второй взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) аэропорта «Толмачево» (Новосибирск, входит в холдинг «Новпорт») могут начаться летом 2019 года, сообщил генеральный директор АО «Аэропорт «Толмачево», руководитель сибирского кластера холдинга «Новпорт» Евгений Янкилевич журналистам в среду.

«Мы рассчитываем, что в этом году начнутся работы. По крайней мере, в государственной программе (проект – ИФ) есть, сейчас должно открыться финансирование. Мы надеемся, что после всех конкурсных процедур с лета начнутся работы», – сказал он.

Кроме того, в настоящее время аэропорт, по словам Е.Янкилевича, проводит предпроектное обследование состояния ВПП-1, чтобы подготовить технико-экономическое обоснование для министерства транспорта. После этого будет решаться вопрос о стоимости и сроках реализации проекта. «Мы понимаем, что пока мы не реализуем программу в рамках государственной программы по второй полосе, к первой полосе кардинально приступить проблематично, нам нужно обеспечивать пропускную способность», – добавил он.

Как сообщалось, в конце 2018 года проект реконструкции ВПП-2 был согласован с министерством обороны РФ. Стоимость работ Е.Янкилевич ранее оценивал в 8,8 млрд рублей.

Терминальный комплекс аэропорта находится в собственности холдинга «Новпорт», аэродромная инфраструктура принадлежит государству. Последняя уже несколько лет нуждается в развитии: в 2010 году в «Толмачево» открылась построенная на государственные деньги вторая взлетно-посадочная полоса, но не были созданы ни перрон, ни магистральная рулежная дорожка, необходимые для ее полноценного использования.

ТАСС; 2019.03.28; АВИАРЕГУЛЯТОР США РАССКАЗАЛ О ПЕРЕДАЧЕ BOEING ЧАСТИ ПОЛНОМОЧИЙ ПО СЕРТИФИКАЦИИ ПО 737 MAX

Федеральное авиационное управление США (ФАУ) передало часть своих полномочий корпорации Boeing по осуществлению надзора над сертификацией программного обеспечения (ПО) самолетов 737 MAX только после того, как убедилось в безопасности этих систем. Об этом заявил в среду исполняющий обязанности главы ФАУ Дэниел Элуэлл, выступая на слушаниях в комитете по торговле, науке и транспорту Сената Конгресса США. Трансляция заседания велась на сайте комитета.

Речь идет об автоматической вспомогательной системе MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System, «система улучшения характеристик маневренности»), которая выравнивает нос самолета, чтобы избежать его вхождения в штопор. «Когда MCAS была еще новой системой, мы осуществляли надзор за ее сертификацией, с течением времени мы передали это сотрудникам Boeing, уже когда обрели уверенность [в ее безопасности]», – пояснил Элуэлл.

Сенаторы задавали ему вопросы по поводу давней практики управления по передаче значительного объема работ по сертификации самолетов авиапроизводителям, включая Boeing. И.о. главы ФАУ пояснил, что управление ради экономии средств вынуждено делегировать часть работ по сертификации воздушных судов, иначе ему понадобилось бы \$1,8 млрд и около 10 тыс. новых инженеров вместо нескольких сотен на данный момент. «Если бы мы взялись за проведения всего объема работ по сертификации самолетов, то для этого нам бы понадобилось нанять дополнительно 10 тыс. новых сотрудников и \$1,8 млрд», – сказал Элуэлл.

Термин «самосертификация»

Он призвал сенаторов не называть самосертификацией данную практику, которой ФАУ уже придерживается почти 60 лет. «Она стала неотъемлемой частью действий управления по обеспечению безопасности полетов <...>. Мы проводим строгий надзор за производителями, следя за тем, чтобы этими вопросами занимались профессионалы», – отметил он, добавив, что в Европе в этом вопросе в большем объеме полагаются на корпорации, чем в США.

Тем не менее сенатор Ричард Блюментал (демократ от штата Коннектикут) заявил, что представит законопроект, который реформирует данную систему. «Необходимо провести решительные реформы, чтобы ФАУ снова взяло на себя ответственность за безопасность», – утверждал демократ.

Элуэлл рассказал, что американские, канадские и европейские пилоты обучались на симуляторах как новых самолетов, так и воздушных судов предыдущего поколения. «Они единодушно согласились с тем, что 737 MAX ничем не отличается в эксплуатации, поэтому для него дополнительная летная подготовка не потребовалась», – отметил и.о. главы ФАУ, добавив, что пилотам не были даны конкретные указания по ПО Boeing 737 MAX.

<https://tass.ru/ekonomika/6267301>

ТАСС; 2019.03.27; REUTERS: ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВИАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ США НЕ ПОЛУЧАЛО ОТ BOEING ОБНОВЛЕННОГО ПО

Федеральное авиационное управление США (ФАУ) пока не получало от корпорации Boeing обновленного программного обеспечения для установки на самолеты Boeing 737 MAX. Об этом сообщило в среду информационное агентство Reuters со ссылкой на представителя ФАУ.

По сообщению агентства, ФАУ взаимодействует с Boeing по вопросам внесения изменений в программное обеспечение, однако пока управление «не получало полной версии обновленного программного обеспечения для изучения и сертификации».

<https://tass.ru/ekonomika/6267021>

ТАСС; 2019.03.27; BOEING ПРЕДСТАВИТ ОБНОВЛЕННУЮ СИСТЕМУ УЛУЧШЕНИЯ МАНЕВРЕННОСТИ 737 MAX

Корпорация Boeing внесла изменения в устройство вспомогательной системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System, «система улучшения характеристик маневренности») на самолетах Boeing 737 MAX и представит подробную информацию об этих усовершенствованиях на встрече в Сиэтле с представителями авиакомпаний и пилотами. Об этом сообщил в среду в ходе телеконференции вице-президент Boeing Майк Синнет.

«Мы ознакомим около 200 пилотов и представителей авиакомпаний с изменениями в системе улучшения характеристик маневренности самолета, – сообщил он. – При этом участники встречи смогут наблюдать на стенде моделирование условий полета как при прежних, так и при новых функциях этой системы». По его словам, эта система «на протяжении сотен часов проверялась на испытательных стендах, а также в ходе нескольких полетов для сертификации, верификации и демонстрации ее возможностей».

Организованная корпорацией Boeing встреча специалистов для ознакомления с изменениями в системе MCAS проводится после двух катастроф самолетов Boeing 737 MAX 8 за пять месяцев. 10 марта при крушении в Эфиопии погибли 157 человек, в том числе трое россиян, а 29 октября 2018 года в результате падения самолета в Яванское море через 13 минут после вылета погибли 189 человек. Причины катастроф пока официально не обнародованы, но ряд экспертов высказывал предположение о том, что некорректное программное обеспечение, загруженное в бортовой компьютер, могло заставить лайнеры начать внезапное снижение.

Представитель Boeing, просивший не упоминать его имени, сообщил журналистам в ходе телеконференции, что «вопрос о том, когда именно новое программное обеспечение будет установлено на самолеты Boeing 737 MAX 8, зависит от национальных регулирующих органов». «На установку обновленного программного обеспечения, – уточнил он, – потребуется около часа, а продолжительность последующей подготовки экипажей самолетов, оснащенных этой системой, зависит от авиакомпаний, использующих самолеты этого типа». Он отказался обсуждать вопрос о возможности компенсаций авиакомпаниям, которые несут убытки в связи с приостановкой полетов самолетов Boeing 737 MAX 8 после авиакатастрофы в Эфиопии.

<https://tass.ru/ekonomika/6266752>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; СУД ОТМЕНИЛ РЕШЕНИЕ О ВЗЫСКАНИИ С АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО» 834 МЛН РУБЛЕЙ В БЮДЖЕТ ПО ДЕЛУ О ЗАГРЯЗНЕНИИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Арбитражный суд Московского округа в среду отменил постановление Десятого арбитражного апелляционного суда, который 19 декабря 2018 года решил взыскать с ООО «Международный аэропорт «Домодедово» в бюджет городского округа Домодедово 834,4 млн рублей по делу о загрязнении вод ручья Безымянного.

Как отмечается в информации на сайте суда, кассационный суд оставил в силе решение Арбитражного суда Московской области, который 4 июня 2018 года отказал ведомству во взыскании с аэропорта 834,4 млн рублей.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Московского округа 24 января удовлетворил ходатайство ООО «Международный аэропорт «Домодедово» о приостановлении исполнения постановления Десятого арбитражного апелляционного суда о взыскании с аэропорта в бюджет городского округа Домодедово 834,4 млн рублей по делу о загрязнении вод ручья Безымянного.

Исполнение решения приостановлено до завершения производства по кассационной жалобе, которую подал аэропорт.

В ходатайстве должник указывает, что 28 декабря 2018 года им получена банковская гарантия Райффайзенбанка на сумму 834,4 млн рублей, что позволяет исполнить обжалуемое постановление.

Суд первой инстанции принял к рассмотрению иск Росприроднадзора в декабре 2017 года. По данным ведомства, аэропорт при осуществлении хозяйственной деятельности сбрасывал сточные воды «на рельеф местности с последующим впадением в Безымянный ручей – приток реки Гнилуши».

Сброс сточных вод «производится в отсутствие соответствующих разрешений», отмечается в судебных материалах. Сумму вреда, причиненного водному объекту за период с 18 мая по 28 июня 2017 года, Росприроднадзор оценил в 834,3 млн рублей. Деньги, по мнению истца, необходимо взыскать в пользу бюджета городского округа Домодедово.

В качестве доказательств Росприроднадзор представил результаты отбора проб сточных и природных вод. Но суд первой инстанции счел, что «экспертные исследования проведены лицами, которым в силу прямого указания закона не могло быть поручено проведение указанной экспертизы», отмечается в материалах. Суд пришел к выводу, что надлежащих доказательств не представлено.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; ДОРАБОТКА ДВИГАТЕЛЯ МС-21 ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ОБОЙДЕТСЯ В 12,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Минпромторг РФ объявил конкурс на выполнение работ по улучшению характеристик двигателя ПД-14, который будут устанавливаться на самолетах МС-21, для его сертификации Европейским агентством по безопасности полетов (EASA).

В перечне работ исполнителя, согласно материалам закупки – снятие эксплуатационных ограничений ПД-14, завершение «прочностной доводки в обеспечение увеличения ресурса и надежности» и, как итог, валидация сертификата типа EASA, необходимая для продвижения МС-21 на международный рынок.

Все работы должны быть выполнены до 15 декабря 2021 года. Максимальная стоимость контракта – 12,28 млрд руб. Финансирование обеспечит госбюджет и «внебюджетные» источники (какие именно, не уточняется) в пропорции 50% на 50%.

ПД-14 – базовый турбовентиляторный двигатель с тягой на взлете от 9 до 18 т, создается предприятиями «Объединенной двигателестроительной корпорации» (входит в «Ростех»). В октябре прошлого года двигатель был сертифицирован Росавиацией. Валидация сертификата EASA, заявлял тогда глава Минпромторга РФ Денис Мантуров, намечена на 2019 год.

«В обеспечение сертификации двигателя ПД-14 разработан и принят EASA его сертификационный базис. Значительная часть работ, проведенных при российской сертификации двигателя Росавиацией, принята EASA как зачетные для оформления сертификата», – говорится в материалах закупки. Вместе с тем там отмечается, что для обеспечения конкурентоспособности двигателя «необходимо завершение работ по улучшению эксплуатационных характеристик, увеличению ресурса, устранению имеющихся несоответствий требованиям технического задания, а также расширению условий эксплуатации».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; АВИАВЛАСТИ КИТАЯ ПРИЗНАЛИ ВЫДАННЫЙ РОСАВИАЦИЕЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА НА ДВИГАТЕЛИ МИ-171

Управление гражданской авиации Китая валидировало выданный Росавиацией сертификат типа на двигатели, предназначенные для установки на вертолеты, в том числе многоцелевые Ми-171.

Речь идет о моделях двигателя ВК-2500-01, ВК-2500-02, ВК-2500-03, сообщили в Росавиации. Их производителем является АО «ОДК-Климов».

«В настоящее время разработчик двигателя проводит работы, нацеленные на расширение области применения двигателя для удовлетворения потребностей эксплуатирующих организаций», – отмечается в сообщении.

Валидация самого вертолета Ми-171 в Китае, по данным российского ведомства, «также находится на завершающей стадии».

Ранее производитель Ми-171 – АО «Вертолеты России» – сообщал о намерении приобрести партию таких машин китайской компанией China General Aviation Service. Речь шла о поставках шести вертолетов до 2022 года.

«Мы готовы начать серийное производство Ми-171А2 для иностранных заказчиков, и я уверен, что Китай будет в их числе. Поставки в интересах столь крупного эксплуатанта, несомненно, будут способствовать получению дальнейших заказов», – заявлял в конце прошлого года генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский.

RNS; 2019.03.27; ГСС ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ ОБ ОТКАЗЕ МЕКСИКАНСКОЙ INTERJET ОТ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ SSJ-100

Мексиканская авиакомпания Interjet не намерена отказываться от использования российских самолетов SSJ-100 и не будет возвращать их производителю, сообщила пресс-служба производителя воздушных судов, компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС).

«ГСС опровергает публикации в средствах массовой информации о планах мексиканской авиакомпании Interjet отказаться от самолетов SSJ100. Планов по возврату самолетов нет. Interjet планирует дальнейшую эксплуатацию поставленных ранее SSJ100», – говорится в сообщении.

В компании отметили, что ГСС совместно с компанией PowerJet, занимающейся производством двигателей, предложили мексиканскому перевозчику несколько решений, которые в будущем поспособствуют более эффективной эксплуатации российских лайнеров.

Ранее журнал FlightGlobal со ссылкой на источники сообщил, что мексиканская авиакомпания Interjet может в будущем отказаться от эксплуатации самолетов SSJ-100 и вернет их производителю. По данным издания, компания использует только семь из 22 полученных лайнеров, остальные же находятся на хранении.

<https://rns.online/transport/GSS-oprovergli-informatsiyu-ob-otkaze-meksikanskoi-Interjet-ot-rossiiskih-samoletov-SSJ-100-2019-03-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.27; РОСИМУЩЕСТВО ПРОДАЕТ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ ЦЕНТРА ПОДГОТОВКИ АВИАПЕРСОНАЛА В БЫКОВО

Росимущество объявило публичное предложение по продаже контрольного пакета акций АО «УТЦ-АВИА-22» – одного из старейших в РФ авиационно-учебных центров подготовки персонала гражданской авиации, работающего в подмосковном поселке Быково.

Начальная цена пакета – 99 млн руб., говорится в материалах Росимущества. Цена отсечения – 49,5 млн руб., шаг понижения – 9,9 млн руб., шаг повышения – 100 тыс. руб. При этом участником торгов должен быть обеспечен задаток в размере 19,8 млн руб.

Заявки от желающих приобрести актив принимаются до 28 марта, итоги торгов планируется подвести 4 апреля.

На конец полугодия прошлого года, 51% «УТЦ-АВИА-22» было у Росимущества, 17,9% – у гражданина РФ Евгения Скрылева, 8,9% – у Дмитрия Черненко, сообщается в материалах компании. Выручка за этот период составила 12,3 млн руб., чистый убыток – 160 тыс. руб.

На сайте УТЦ указано, что он был образован в 1965 году. За время существования центра «многие тысячи пилотов, штурманов, бортиженеров, инженеров и техников ИАС

прошли в нем подготовку и обеспечивали бесперебойные и безопасные полеты» по СССР и России.

«В настоящее время центр сумел сохранить высококвалифицированный преподавательский и инструкторский состав и осуществляет подготовку, переподготовку и повышение квалификации летных и каabinных экипажей, инженерно-технического персонала на большинство типов отечественных самолетов и вертолетов», – сообщается на сайте компании.

ТАСС; 2019.03.27; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗБУДИЛИ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА

Следственные органы СК РФ возбудили уголовное дело после падения легкомоторного самолета внеаэродромного базирования вблизи острова Спас-Каменный на озере Кубенское в Вологодской области. Об этом говорится в сообщении пресс-службы Северо-Западного следственного управления на транспорте СК РФ.

«Ярославским следственным отделом на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте СК России возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека», – говорится в сообщении.

По данным следствия, 27 марта в 12:25 мск летательный аппарат R-20M «Птенец-3», эксплуатируемый владельцем, потерпел крушение, пилот погиб. Основными версиями причины аварии являются техническая неисправность самолета, ошибка пилотирования и плохие погодные условия.

Ранее Северо-Западная транспортная прокуратура, которая проводит проверку по факту ЧП, сообщила предварительную причину ЧП – неисправность двигателя и сильная метель. По данным ГУ МЧС по региону, пилот выжил после падения и скончался уже по пути в больницу.

<https://tass.ru/proisshestviya/6266995>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3131055>

ТАСС; 2019.03.27; РОССИЙСКОЕ СУДНО, ПРОТАРАНИВШЕЕ МОСТ В ПУСАНЕ, ПЫТАЛОСЬ СКРЫТЬСЯ С МЕСТА ДРУГОЙ АВАРИИ

Столкновение российского судна Seagrand с мостом в порту города Пусан в конце февраля стало результатом попытки скрыться с места предшествующих этому столкновений с яхтой и баржей. Как сообщает в среду агентство Yonhap, к такому выводу пришла прокуратура Пусана, ведущая расследование этого инцидента.

«Seagrand протаранило яхту и баржу после того, как капитан под действием спиртного отдал неадекватные команды рулевому», – говорится в сообщении. «Затем, пытаясь скрыться с места аварии, пьяный капитан неправильно оценил радиус и угол поворота», в результате чего судно налетело на мост, отмечает прокуратура.

Кроме того, после столкновения с яхтой и баржей капитан на запрос диспетчера ответил, что никакой аварии не было. Его заявление о том, что он принял спиртное уже после инцидента, также не соответствует действительности, считают следователи. В крови 43-летнего капитана, чье имя не разглашается, сразу после аварии было обнаружено 0.086 промилле алкоголя, при разрешенном уровне в 0,03 промилле. Сам он утверждал, что выпил уже после инцидента, чтобы снять стресс.

28 февраля Seagrand водоизмещением 6 тыс. т врезалось в участок между опорами моста в Пусане, получив повреждения и, по данным корейских СМИ, пробило в мосту дыру размером 5 на 5 м. Перед этим, отходя от причала, судно поцарапало пришвартованную рядом яхту и налетело на баржу. В результате инцидента никто не пострадал, капитан

задержан южнокорейскими властями. По оценкам портовых властей, ремонт поврежденного моста обойдется в \$2,5 млн.

Ранее представитель оператора объяснил инцидент тяжелыми условиями швартовки, небольшим пространством для маневра и течением, которые помешали капитану избежать столкновения. Судно было застраховано, при этом ремонтировать повреждения моста будут за счет компании.

<https://tass.ru/proisshestiya/6262738>

RNS; 2019.03.27; РОССИЯ, НИДЕРЛАНДЫ И АВСТРАЛИЯ ПРОВЕЛИ КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ДЕЛУ МАЛАЗИЙСКОГО BOEING MH17

Представители России, Нидерландов и Австралии провели консультации по делу о крушении Boeing рейса MH17 авиакомпании Malaysian Airlines в июле 2014 года, сообщил замглавы российского МИД Александр Грушко.

«Были [консультации]. Договорились, что они будут носить конфиденциальный характер», – цитирует Грушко ТАСС.

Заместитель министра иностранных дел России не стал раскрывать подробностей встречи. Он отметил, что пока стороны не договорились о следующих консультациях.

<https://rns.online/transport/Rossiya-Niderlandi-i-avstraliya-proveli-konsultatsii-po-delu-malaziiskogo-Boeing-MH17-2019-03-27/>

RNS; 2019.03.27; ПОВРЕЖДЕННЫЙ В АЭРОПОРТУ ЧЕХИИ САМОЛЕТ НЕ ИМЕЕТ ОТНОШЕНИЯ К «АЭРОФЛОТУ»

Самолет, который стал участником инцидента в чешском аэропорту, в настоящее время не имеет отношения к авиакомпании «Аэрофлот». Об этом сообщили RNS в пресс-службе компании.

«Данный самолет выведен из эксплуатации авиакомпании “Аэрофлот”. Воздушное судно в настоящее время передается лизингодателю и уже перекрашено в ливрею другого авиаперевозчика. Таким образом, поврежденный самолет не имеет никакого отношения к компании “Аэрофлот”. Обращаем ваше внимание, что самолет был выведен из эксплуатации еще до происшествия», – сказал представитель пресс-службы «Аэрофлота».

Ранее «Рен ТВ» сообщил, что в Чехии самолет иностранной компании задел крылом стоящий самолет, якобы принадлежащий «Аэрофлоту», в результате чего лайнер получил повреждение.

<https://rns.online/transport/aeroflot-oproverg-uchastie-samoleta-aviakompanii-v-intsidente-v-СНehii-2019-03-27/>

ТАСС; 2019.03.27; СИЛОВИКИ НЕ ОБНАРУЖИЛИ ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ В АЭРОПОРТУ ВНУКОВО

Сотрудники экстренных служб проверили московский аэропорт Внуково, опасных предметов и взрывчатых веществ не обнаружено. Об этом ТАСС сообщил источник в правоохранительных органах.

«Здание аэропорта обследовано, никаких взрывчатых веществ и взрывных устройств обнаружено не было», – сказал собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что сотрудники экстренных служб проверяют аэропорт Внуково после анонимного сообщения об угрозе взрыва в здании авиатерминала.

<https://tass.ru/proisshestiya/6266775>

ТАСС; 2019.03.27; СООБЩЕНИЯ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА НЕ ПОДТВЕРДИЛИСЬ

Сообщения об угрозе взрыва на нескольких станциях метро в Санкт-Петербурге не подтвердились, никаких опасных предметов не обнаружено. Об этом сообщил ТАСС в среду источник в правоохранительных органах.

«Полицейские и кинологи обследовали несколько станций метро в Санкт-Петербурге. Никаких опасных предметов и взрывчатых веществ обнаружено не было», – сказал собеседник агентства.

По его словам, сейчас полицейские устанавливают личность человека, который по телефону сообщил об угрозах взрыва.

<https://tass.ru/proisshestiya/6266997>

ТАСС; 2019.03.27; СУДНО MARYLAND СНЯТО С МЕЛИ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

Сухогруз Maryland, который 13 марта сел на мель в Керченском проливе, снят с мели, его буксируют на якорную стоянку. Об этом ТАСС в среду сообщили в пресс-службе Росморречфлота.

«Maryland сняли [с мели], [аварийно-спасательное судно] «Демидов» тащит на якорную стоянку, там осмотрят», – сказали в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что судно Maryland водоизмещением 20 тыс. тонн шло с 17 тыс. тонн металла. Вечером 13 марта оно село на мель в Керченском проливе между портами Крым и Кавказ. Судно не мешало судоходству в Керченском проливе, оно не повреждено.

<https://tass.ru/v-strane/6263302>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.27; В ПОДМОСКОВЬЕ МУЖЧИНА ПОГИБ ПОД КОЛЕСАМИ ЭЛЕКТРИЧКИ

Электричка в Подмосковье насмерть сбила мужчину, который переходил пути в неустановленном месте, сообщили РИА Новости в среду в пресс-службе управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу.

«На железнодорожной станции «Салтыковская» Горьковского направления смертельно травмирован электропоездом сообщением Орехово-Зуево – Москва 27-летний молодой человек», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что мужчина переходил пути в неустановленном месте.

ИА REGNUM; 2019.03.27; ЧИНОВНИК, ПОЛИЦЕЙСКИЙ И БИЗНЕСМЕН: В ВОРОНЕЖЕ НАКРЫЛИ ОПГ МОШЕННИКОВ

Подозреваемые торговали правом проезда по дорогам без ограничения грузов

Деятельность организованной преступной группы, в которую входили директор предприятия по перевозке грузов, сотрудник УГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области, специалист департамента дорожной деятельности Воронежской области, безработный и еще несколько человек, пресечена в Воронеже следователями СК совместно с сотрудниками УФСБ. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщила старший помощник руководителя СУ СКР по региону Елена Мануковская 27 марта.

В отношении подозреваемых возбуждено уголовное дело о мошенничестве. По версии следствия, с мая 2018 года члены ОПГ похищали деньги у водителей и владельцев грузового транспорта: им предлагалось приобрести документ, который якобы давал право на проезд автомобилей по дорогам Воронежской области с превышением норм допустимой нагрузки. Стоимость такого документа составляла 12 тыс. рублей в месяц на одну машину. ***

Как напоминает ИА REGNUM, в 2015 году в Воронеже по обвинению в создании преступного сообщества были задержаны несколько человек, в числе которых – руководитель управления Государственного автодорожного надзора по Воронежской области **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**: по данным следствия, подозреваемые брали взятки от грузоперевозчиков. В сентябре 2018 года дело было передано в суд.

<https://regnum.ru/news/2600039.html>

[Вернуться в оглавление](#)